На бомбардировщике сквозь зенитный огонь

ПОДСТРОЧНИК ИСТОРИИ

ВАСИЛИЙ
РЕШЕТНИКОВ

ЧТО БЫЛО – ТО БЫЛО

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Лучшая книга о дальних бомбардировщиках Великой Отечественной войны! Автор этих мемуаров, Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР В. В. Решетников не только командовал дальней авиацией более десяти лет, но и стоял у истоков легендарной Авиации дальнего действия, совершив в годы войны 307 боевых вылетов на Ил-4 (ДБ-3ф), – бомбил Кенигсберг и Берлин, сам дважды был сбит, зенитным огнем и истребителями противника, но всегда возвращался в строй. Эта книга – захватывающий рассказ о судьбе поколения Победителей, о становлении и развитии прославленной советской Авиации дальнего действия.

- Василий Решетников
  -
  - Элитная сборная
  - Эскадрилья инструкторов
  - Если ночь для избранных…
  - Путешествие во времени
  - Пираты и охотники
  - Под крыло ставки
  - Страшнее гроз только грозы
  - Старые долги
  - Уроки русского
  - Восточнопрусский сеанс
  - Платить за все
  - Пора «поговорить»
  - Юбилей с отлучением
  - АДД теряет свой статус
  - Что дальше?
  - «Суперфортресс» по-русски
  - В те же «пенаты»?
  - Корпус
  - Москва не верит ничему
  - Домашние задания
  - Ну, мятежники…
  - Под знаком радикальных перемен

Василий Решетников
Что было – то было. На бомбардировщике сквозь зенитный огонь

В тусклых зеркальцах прошлых дней
С зыбкой точностью отражалась
Жизнь, что, право, куда сложней,
Чем до этого нам казалась.

Ярослав Смеляков

© ООО «Яуза-пресс», 2017

Элитная сборная
Транзитный, не очень скорый.
Берлинский дебют. «Ну, этот – ненадолго»…

Старые пилоты терпеть не могли летать пассажирами. Все им казалось, будто тот чудак, что сидит там впереди, за баранкой, не так взлетает, не туда летит. Но судьба иногда испытывала их предубеждения. Правда, на этот раз пассажирствующих пилотов занимали страсти совсем иного свойства: их вызывали на фронт…

В полумраке огромного, дребезжащего всеми заклепками фюзеляжа, подмяв под себя самолетные чехлы, бывалое летное воинство уже не первый день вповалку теснилось друг к другу, коротая в неспокойной дреме застывшее время. В кожаных на меху пальто-регланах трудно было разобрать их звания, но, скрывая под меховым воротником и свои петлицы, я чувствовал себя среди них вполне независимо, однако не навязывался ни в близкое соседство, ни в собеседники, интуитивно понимая, что в отличие от меня они все-таки старшие и не молодые командиры.

Тяжелый четырехмоторный бомбардировщик «ТБ-3», давно утративший боевую силу, шел издалека, от самого Тихого океана, подбирая на попутных аэродромах летчиков и штурманов, назначенных в новый, еще формировавшийся ночной дальнебомбардировочный полк. Заночевав последний раз на приволжском аэродроме и приняв на борт еще двух или трех незнакомцев, наш корабль, наконец, в густых и ненастных сумерках ранней, заглянувшей с осени зимы сорок первого года загрохотал на снежных застругах посадочной полосы последнего пункта посадки.

Сасово. Рязанщина. Тут и сидел тот самый полк. Пока в старой полуторке мотало нас от борта к борту по горбатой, заваленной снегом дороге, город успел погрузиться в непроницаемый мрак, и его смутные очертания еле прорисовывались в контурах приземистых крыш и высоких заборов. Нельзя было ни рассмотреть, ни догадаться – есть ли тут люди, живет ли кто в этих черных домах? Ни огонька, ни собачьего лая. Война успела основательно придавить и этот провинциальный городок.

Штаб и командирские общежития размещались в небольшой городской школе. В классах и коридорах еще висели школьные

плакаты, на подоконниках печально досыхали комнатные цветы.

Ближе к ночи того же дня нам назначили сбор. Мы с трудом втискивались в низкорослые парты, тихо переговаривались, непринужденно знакомились друг с другом, но не на равных: слишком разные были у нас «весовые» категории – капитаны, старшие лейтенанты. Были и майоры. Все они командиры полков, эскадрилий, их заместители. Я младший лейтенант, командир звена.

Как бы стихийно, больше из чувства взаимной симпатии, чем по каким-то другим приметам, летчики и штурманы объединялись в экипажи. Ко мне, не будучи востребованным другими, присоединился молодой штурман Володя Самосудов – высокий, рыженький, интеллигентный.

Ждали командира.

Майор Тихонов вошел в класс спокойным, неторопливым шагом, усадил нас, шумно вскочивших в стойку «смирно», тихо, по-домашнему поздоровался, помолчал немного, вглядываясь в своих «новобранцев», а может быть, давая нам первую возможность рассмотреть себя – нового командира, и приступил к делу.

Красив он был необычайно – высок, осанист и молодым лицом прекрасен. Я не сводил с него глаз: широкая грудь, крепкие сильные руки; влитая гимнастерка туго схвачена командирским ремнем; длинные ровные ноги, в облегающих стеганых брюках, вправлены в яловые рабочие сапоги. На груди орден и Золотая Звезда, в петлицах две шпалы. Загляденье! Весь он пропорциональный, ладный. Во всем облике этого поразившего меня человека – строгая, покоряющая сила. Вокруг его имени витала легкая дымка славы, даже с неким наплывом легенды, хотя все, что связывалось с нею, было делом совсем недавним и по времени еще не устоявшимся для зачисления в события по разряду легенд.

Но все обстояло именно так – войну он начал прямо с Берлина!

В последний день июля 1941 года капитан Тихонов привел свою эскадрилью с Дальнего Востока на фронт. Не теряя лишнего часа, экипажи подвесили бомбы и были готовы к первому заданию – удару по войскам противника на поле боя. Но неожиданно пришло распоряжение из Ставки сформировать из отборных экипажей две эскадрильи для выполнения особого задания. Постепенно прояснилось: предстояла бомбардировка Берлина. Исходный аэродром – Астэ на острове Эзель в Балтийском море.

Одну эскадрилью, сборную, поручили вести майору

Щелкунову, другую, свою – лучших не подберешь – повел Тихонов.

Пробиться к острову было непросто. Задача хранилась в глубокой тайне, и о перелете штаб ВВС наши войска не оповестил. Зато экипажи были предупреждены: опасаться не только вражеских, но и своих сил ПВО.

Настороженность оказалась не лишней – группа Щелкунова все-таки понесла потери. От истребителей. Своих, родимых. Тихонову удалось провести эскадрилью невредимой.

С соседнего аэродрома Кагул, на том же острове, уже действовала группа полковника Преображенского – командира полка ВВС Балтийского флота. В ночь на 8 августа она нанесла первый удар по Берлину. Через ночь – второй. 11 августа вслед за морскими летчиками на немецкую столицу вышли экипажи Щелкунова и вся эскадрилья Тихонова.

Путь к Берлину шел через Балтийское море и в те августовские ночи был крайне тяжел и опасен. Не раз по курсу полета вставали мощные грозы, плотные фронтальные облака. Ни опорных ориентиров, ни пеленгаторов, ни приводных радиостанций. Только компас, часы, индикатор скорости. А по утрам, к возвращению экипажей, на остров наползали туманы. Запасных же аэродромов – ни одного.

Невероятно трудными были и взлеты. В жаркие вечера, когда тяга и без того ослабевших от изрядной изношенности моторов падала еще больше, перегруженные бомбами самолеты еле-еле отрывались на крайней границе коротких грунтовых взлетных полос.

В день боевого крещения капитан Тихонов повел эскадрилью в колонне звеньев и не отпускал ее от себя, пока не вошли в ночную темень. Только после этого экипажи рассредоточились и к целям пробивались самостоятельно.

Берлин защищался неистово: небо прощупывали многие десятки прожекторов, на высоте удара густо рвались зенитные снаряды крупного калибра. На боевом курсе и при отходе от целей почти все побывали в перекрестии лучей и в прицельном огне артиллерии. Но все обошлось. На земле багровели пожары, вспыхивали взрывы…

Эскадрилья вместе со своим командиром бомбила Берлин второй и третий раз, но с каждым следующим днем становилось все труднее готовить самолеты: кончалось горючее, на исходе боеприпасы. Переливая из самолета в самолет последние остатки бензина, на задание уходили одиночные экипажи.

Мир был взбудоражен и наэлектризован: та самая авиация, о которой только и было известно, что она уже давно разбита,

бомбит Берлин! И справиться с нею пока не удается.

По ночам на эзельские аэродромы налетают немцы, бомбят стоянки, склады. В море сжигаются транспорты с горючим и боеприпасами. Блокированный остров оказался в глубоком тылу у немцев – линия фронта уже давно ушла на восток за 350–400 километров.

А тут еще вознегодовал Сталин, узнав, что по Берлину применяются 100– и 250-килограммовые бомбы, но редко пятисотки и никогда – тонники. Потребовал объяснений. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, на ком лежала ответственность за Берлинскую операцию, доложил, что на Эзеле очень короткие и рыхлые грунтовые аэродромы, а моторы сильно изношены и потому не могут поднять в воздух более тяжелый груз, висящий на внешних замках. Такой ответ Сталина не удовлетворил, и он вызвал к себе летчика-испытателя полковника В. К. Коккинаки. На прямой вопрос – могут ли «ДБ-3» поднимать тонные бомбы – Коккинаки, к ужасу наркома, простодушно ответил утвердительно.

На другой день наделенный полномочиями представителя Ставки Владимир Константинович вылетел на истребителе «И-16» к эзельским летчикам с задачей обеспечить бомбардировку Берлина тонными бомбами.

На месте Коккинаки все понял сразу, но отступать было некуда.

Первый экипаж из группы морской авиации пошел на взлет с тонной бомбой. В конце полосы, не имея достаточной скорости, самолет еле-еле оторвался, но просел, зацепил кустарник и на прекращенном взлете разрушился и сгорел. Бомба отлетела в сторону и, к счастью, не взорвалась. Люди остались целы.

Второй – из тихоновской эскадрильи – с двумя пятисотками, так от земли и не отошел. За взлетной полосой прогремел взрыв. Экипаж погиб.

Представитель Ставки молчал. Как было ему отказаться от уверений, данных товарищу Сталину?

Решение, не оглядываясь, принял руководивший боевыми действиями «островитян» командующий авиацией Военно-Морского Флота С. Жаворонков: «Взлеты с тяжелыми бомбами прекратить, боевую работу продолжать с прежней бомбовой нагрузкой».

Коккинаки не возразил.

Группа дальних бомбардировщиков, израсходовав все свои возможности, в конце августа поодиночке покинула Астэ. Последним в сопровождении именитых истребителей – Героев Советского Союза В. Коккинаки и П. Бринько – взлетел Тихонов.

На его борту был генерал С. Жаворонков, вызванный к Сталину для объяснений.

На острове пока еще продолжала боевую работу группа балтийских летчиков, но и она в первых числах сентября окончательно выдохлась и ушла на материк.

Спустя день после посадки на подмосковном аэродроме капитан Тихонов получил вызов в Ставку для доклада о результатах бомбардировки Берлина. Он загодя примчал в Москву и ждал назначенного времени в штабе ВВС, но в тот вечер город снова подвергся нападению немецкой авиации, и улицы его для проезда были закрыты. Тихонову сообщили, что прием в Ставке отменен, а беседа с ним поручена начальнику управления ВВС генералу П. Ф. Жигареву. Ночевать пришлось там же, в штабе, а утром Жигарев объявил подписанный Сталиным приказ о назначении майора Тихонова командиром отдельного ночного дальнебомбардировочного полка, предназначенного для нанесения ударов по объектам глубокого тыла противника. Сроки комплектования Ставка установила жесткие, и Жигарев, не рискуя возможностью их срыва, наделил молодого майора изрядными правами – отбирать ночных летчиков-бомбардировщиков, независимо от их званий и должностей, из любых авиачастей, не входивших во фронтовые комплекты, в том числе и из постоянного инструкторского состава летных школ и резервных подразделений, что ранее особым приказом было строго запрещено. Управление ВВС, таким образом, устранило все препятствия на пути комплектования полка в короткие сроки отборным составом летчиков и штурманов.

Теперь в тускло освещенном классе с плотно зашторенными окнами командир полка вглядывался в наши лица и с каждым поочередно вел неторопливую беседу. Многих летчиков и штурманов знал он хорошо еще в прошлом, с некоторыми совсем недавно служил на Дальнем Востоке и, видимо, потому наиболее крепких и опытных затребовал в свой полк.

Постепенно я стал осознавать всю сложность моего положения. Летчики докладывали о своих тысячных и многосотенных часах налета не только днем, но и ночью, в облаках, одновременно упоминая о немалом опыте боевого применения, участии в маневрах и учениях. Ничего подобного в моем летном активе не значилось.

Придерживаясь правил «табели о рангах», я поднялся последним. Мое сообщение об общем налете, особенно ночном, вызвало веселое расположение духа у всех присутствующих. Улыбнулся и командир: почти четыреста часов здесь ничего не значили. Последовал вопрос о моем возрасте. И снова командир

улыбнулся. Больше вопросов не поступало.

Мною овладело предчувствие катастрофы. Все мои вожделенные устремления могли вот-вот в одно мгновение оборваться. Достаточно одного, короткого, как выстрел, слова, произнесенного этим непостижимо недосягаемым человеком – «нет!», – и судьба моя вмиг повиснет в пространстве. Но командир ничего не сказал. Это была надежда.

За полночь, разом грохнув крышками парт, мы стоя проводили его, выходившего из класса и напоследок напомнившего, что он ждет от нас смелых и решительных действий в борьбе с врагом.

Шумная толпа, осененная командирским благословением на боевые подвиги, вывалилась в коридор, заполнила его возбужденными голосами и густым табачным дымом. Я не чувствовал себя равным со всеми и держался в стороне, затягиваясь папироской. Да и «братья по штурвалу» меня как бы не замечали – пилоты ревнивы. Может быть, в те минуты моя, как могло показаться, некая летная недоразвитость больше всего и возвышала их в собственных глазах? Долетела кем-то брошенная фраза – не обо мне ли сказанная:

– Ну, этот – ненадолго…

Было чувство досады, злости. В этом полку, оказывается, воевать с немцами – честь особая, не всем доступная.

Что-то рушилось на пороге возможного. Мои воронежские летные акции, еще вчера казавшиеся несокрушимо прочными, тихо плавились в синем огне недоверия и предубеждений.

Эскадрилья инструкторов
У храма строгой богини. «ТАСС уполномочен заявить». Подальше от фронта. Капитан-инкогнито

Воронеж в моей судьбе появился не сразу. Сначала был Орловский скоростной бомбардировочный – первый строевой авиаполк, куда я получил назначение после окончания школы летчиков. Полк был совсем молодым, еще не разлетавшимся и больше сидел на земле, чем гудел в воздухе. В нашей эскадрилье, почти сплошь младших лейтенантов, наиболее популярным занятием, не утруждавшим начальство организационными заботами, была стрельба. С утра, вооружаясь «наганами», побольше зачерпнув патронов, пилотская братия неторопливым строем, как гуси к речке, отправлялась в тир. Покуривали, балагурили, лупили по мишеням от души и как хотели. Время горело быстро. Иногда для нас устраивали классные занятия. Инженер эскадрильи по зашмотанным схемам в который раз растолковывал мудрости водяного охлаждения и смазки мотора М-100, да еще полковой штурман внушал нам, чертя мелом на доске, тонкости самолетовождения по радиомаякам, которых, как оказалось, в радиусе действия наших самолетов вообще не существовало. Пожалуй, единственное, чему с толком для дела научил меня в этом полку комэск Поморцев, – это закладывать на «СБ» стремительные, с глубоким креном классические боевые развороты в отличие от привитых мне ранее затяжных и степенных, набиравших большую высоту, но терявших на выводе много скорости.

В конце 1939 года полк настраивался принять участие в советско-финской войне, и пока туда не звали, мы с утра до вечера терпеливо елозили пальцами по немым картам, запоминая взаимное расположение ориентиров и зазубривая непривычные для нашего уха названия финских городов и железнодорожных узлов. Но была и другая, более давняя задача – предстояло перевооружение на самолеты «ДБ-3». Этот ильюшинский дальний бомбардировщик прославился, особенно в руках В. К. Коккинаки, не только дальними перелетами и рекордами поднятия грузов на высоту, но даже «мертвыми петлями», которые крутил Владимир Константинович на этой тяжелой двухмоторной машине над праздничным Тушинским аэродромом, ввергая в восторг и оцепенение всех, кто видел это небывалое зрелище. Летать на

такой машине – выше мечты, казалось, и быть не могло. Самолет уже состоял на вооружении нескольких полков, очередь подкатила и к нам. Однако начальство медлило и в ожидании вылета на финский фронт отправлять на переучивание опытных летчиков не рискнуло. Послали нас – самых молодых.

Утром, в первый день Нового года, еще не остыв от праздничного вечера в городском клубе, я был на перроне орловского вокзала и на другой день сошел в Воронеже. Мои друзья, обремененные женами, прикатили позже.

Воронежская резервная бригада тоже была совсем молодой и еще не завершила формирование. Здесь новичками были все. Даже мой новый комэск С. П. Казьмин, много лет пролетавший в Московской Академической авиабригаде, эскадрилью принял только-только. Это был незаурядный летчик: опытнейший инструктор, прекрасно владевший «слепыми» полетами днем и ночью в любых условиях погоды, что по тому времени (как и во все более поздние времена) было аттестацией наивысшего достоинства, редкой для многих других его сверстников и даже (а может быть, тем более) старших авиационных командиров. Во всяком случае, как позже было заведено, ночные тренировочные полеты командного состава бригады начинал с проверки инструкторов именно он, Казьмин, а уж потом, получив от него допуск, последовательно подключались к полетам и все остальные.

Несколько грузноватый, с тяжелой неторопливой походкой, густобровый и белобрысый, со светло-голубыми немигающими глазами, с чуть рыхловатым лицом и крупным мясистым носом, он был крайне немногословен, говорил неторопливо, глуховато, взвешивал каждое слово, зная им цену.

Комэск сразу усадил своих пришельцев за изучение конструкции самолета, его аэродинамики, вооружения, а когда дело дошло до зачетов, уже поглядывал на небо, ловил для нас летную погоду.

Еще плотно сидел на аэродроме мартовский снег, бледное солнце с трудом просвечивало сквозь низкие тучи, а эскадрилья уже летала. Моим инструктором был замкомэск старший лейтенант Токунов – добрейшей души человек, прекрасный летчик и инструктор.

Не сразу далась мне машина – не шла посадка. То ли длительный перерыв и слабая предыдущая натренированность в полетах сказывались, что скорее всего, а может, на все это оказала свое влияние неустойчивая погода, из-за чего полеты часто прерывались ожиданием следующего, не всегда завтрашнего, летного дня. Токунов был мудр и терпелив –

осторожно поправлял в полете и на посадке мои ошибки, тщательно и очень образно разбирал их на земле, но с тем же неутешительным успехом шел полет за полетом, пока вдруг я сам почувствовал, что нашел! Нашел, наконец, то единственно верное восприятие бегущей земли, по которому мне стал виден каждый сантиметр высоты самолета перед его приземлением. Я наконец ухватил то, о чем мне из полета в полет толковал Токунов. И дело пошло. Пошло хорошо – устойчиво и крепко. Теперь я летал самостоятельно, все больше углубляясь в новые, очередные сложности техники пилотирования, а потом и боевого применения.

Программа шла к концу. Куда мне дальше? Возьмут ли в прежний полк? Но дело оборачивалось иначе: мне спланировали полеты с инструкторского сиденья. Странно было сидеть в этой замкнутой сферической скорлупе штурманской кабины, где для обзора окружающего пространства тускло поблескивали разбросанные по бортам небольшие оконца с выгоревшим целлулоидом, а для слежения за землей на взлете и посадке служила небольшая открытая вертикальная щель, образованная развернутой в сторону пулеметной турелью. Вставная на защелке трубчатая ручка, откидные из металлических прутьев педали, два коротких с шариками на конце сектора газа на левом борту – вот и все управление самолетом, ничем не напоминающее привычное оборудование пилотских кабин, но, как ни странно, этого было достаточно, чтобы массивная машина была совершенно послушной, если, разумеется, рычаги перемещать вовремя и настолько, насколько нужно. А пара приборов – высотомер и указатель скорости – должны были давать кое-какое представление о положении самолета в пространстве… «Пионер» и вариометр – это мы потом сами пристроили.

В общем, одолел я и эту задачу, по которой вывозил меня все тот же Токунов. Терпение его границ не знало. Напортачишь ему в полете – выгнать бы за это из кабины, а он слова грубого не скажет. Прибаутку какую-нибудь добрую, но чаще всего соленую, точно к месту ввернет – на это он был великий мастер – и расхохочешься, и устыдишься своей бестолковости. Впредь думать над промашками будешь и старательно, изо всех сил, готовиться к следующему полету.

Вскоре вышел приказ – небольшая группа летчиков, среди которых оказался и я, была назначена инструкторами. Это меня не на шутку огорчило. Я рвался в строевой, боевой полк, туда, где летчики летают в пилотских, а не в инструкторских кабинах, где тревоги, учения, дальние маршруты, незнакомые аэродромы и полигоны. А здесь все не так – приземленно и буднично. Лавры

инструктора меня никак не прельщали.

Еще с летной школы к инструкторам я относился благоговейно, почти с религиозным чувством преклонения, но всегда мне казалось, что эти замечательные летчики, превосходные командиры, строгие и добрые, как боги, люди обойдены в своей летной судьбе чем-то самым главным.

Деваться было некуда. Орловский полк ушел на финскую войну, и это вызвало еще большую досаду. Первая партия переучившихся летчиков возвращалась в свои части. Меня никто нигде не ждал.

Дали мне норовистую машину с тринадцатым номером на хвосте, летный и технический экипаж и закрепили небольшую группу летчиков и штурманов переменного состава, которых надлежало научить летать на новой для них технике.

Теперь я с утра забирался в переднюю кабину и целыми днями как заведенный, став в очередь за машинами других инструкторов, крутил прямоугольные «круги» над аэродромом или уходил в зоны, отрабатывая со своей группой все присущие этой машине элементы техники пилотирования. Полеты со штурманами случались реже, но они были куда увлекательней: все-таки за штурвалом, под фонарем, со всем пилотским комфортом. Машину ведешь сам – по маршрутам, на полигоны, в зоны воздушных стрельб. И хотя не раз мои начинающие штурманы пытались завести меня совсем не туда, куда нужно было лететь, это им не удавалось: в штурманском деле я уже кое-что соображал – умел цепко ориентироваться по карте, вел свои навигационные расчеты.

Командир эскадрильи, видя инструкторскую перегрузку на вывозке летчиков, не обделял нас полетами «на себя». По закрепленному им порядку первый подъем в воздух начинался с пилотажа в зоне или с перелета на лагерный аэродром в пилотской кабине. Иногда ранним утром в тихую и ясную погоду по пути в лагерь я отклонялся в сторону Дона, погружался в его крутые берега и, мчась над самой водой, повторяя плавные изгибы реки, ликовал всей душою, любовался прелестью зеленых склонов, с которых сверху встречали меня машущие руками деревенские люди. О, как любил я летать! Физически и эмоционально испытывал волнующее чувство огромной радости, почти счастья от каждого полета, каким бы он ни был – простым или очень трудным. И это на многие годы, далеко за послевоенные, было главным аргументом всей моей жизни, ее высшим и лучшим проявлением. Всего лишь? Не маловато ли? Да вот и Михаил Михайлович Громов однажды обронил как бы невзначай, не раскрывая сути сказанного: «Летать, как и жить, без

большой цели – бессмысленно». Вздрогнешь, прочтя это. Но то – Громов! По масштабу личности – и жизненные кредо. Казалось, их высшие ставки так естественно отражались во множестве его громких званий и в высотах служебного, государственного и общественного положения.

Да все не так! Он сам признался с душевной горечью, что к сорока годам, когда весь был поглощен летной работой, ему пришлось помимо воли «резко изменить направление своей деятельности». «Началась, – как он пишет, – работа не по сердцу, не по призванию». И хотя на исходе лет Михаил Михайлович все-таки заметил, что «прожил трудную и счастливую жизнь», себя назвал он только летчиком и никем больше.

Видимо, в этих пределах, однажды его пленивших, и виделась ему та единственная большая и радостная цель, ради которой только и стоило жить. Не потому ли, спустя войну, когда меня изо всех сил тянули в академию, я решительно отверг настояния моих благожелательных начальников, боясь даже на коротко расстаться с полетами, и только еще лет через восемь, спокойно обдумав опрометчивость того шага, сам стал напрашиваться на академическую учебу. Впрочем, опрометчивости, пожалуй, в том и не было. Согласись я тогда в первый послевоенный год на четырехлетнее школьное бдение – не исключено, что меня, как и других, раньше времени затянула бы в свою беспросветную административную трясину безысходность чиновничьего бытия, где тихо гибнет летная душа, уступая место затхлости «благоразумного» рационализма.

Надеюсь, верую – вовеки не придет
Ко мне позорное благоразумье, —

полушутя-полусерьезно иногда повторял я заклинание Маяковского, по-своему понимая его иносказательный смысл. И если под непосильным давлением обстоятельств оно ко мне, кажется, пришло, то, слава богу, не скоро и не во всем.

Те строки поэта – о любви. А А. И. Куприн еще в начале века писал о летчиках: «Я люблю их общество. Приятно созерцать эту молодость, не знающую ни оглядки на прошлое, ни страха за будущее, ни разочарований, ни спасительного благоразумия». Заметьте: «ни спасительного благоразумия»! Солнечной любовью к жизни назвал это чувство Александр Иванович.

В нашей молодой эскадрилье было немало великолепных летчиков, летавших воистину с пламенной душой, больше всего на свете дороживших высокой ценой летного и боевого мастерства своей профессии. Работали мы дружно и обходились

без летных происшествий, но о других этого сказать было нельзя.

Полагая, что все беды в авиации проистекают от низкой дисциплины среди летного состава, высшее военное руководство признало необходимым периодически направлять в авиационные части и соединения наиболее строгих и ревностно почитающих общевойсковые порядки командиров из других родов войск – пехотинцев, танкистов, даже кавалеристов. Сухопутный народ, однажды отдавший свою судьбу и душу другому «богу», трудно приживался в новой среде, ностальгически страдая по марш-броскам, пушечной пальбе и сабельным атакам.

Их немало, главным образом штурманов, появилось и в нашей эскадрилье. Летали они без энтузиазма, в состоянии нервного напряжения, избегали каких бы то ни было сложностей. Многим из них летная наука давалась тяжко, кое-кого приходилось отстранять от дальнейших полетов, но отлучение проходило без страданий.

Это был не первый призыв в авиацию из сухопутных войск, но именно тот, кажется, последний перед войной, выглядел в летных делах особенно тускло. Большей частью заблудший народ при первой возможности сходил с летной работы на административные и чиновные должности, где чувствовал себя куда устойчивей, чем в воздушной стихии. Среди их предшественников было уже немало и тех, кто добирался порою до самых верхних эшелонов военно-авиационной иерархии, так и не побывав хоть немного в настоящих, признанных, не говоря уж в выдающихся, летчиках или штурманах. Им ничто не мешало уверенно управлять делами авиации и прокладывать, так сказать, пути дальнейшего ее развития.

Так что в славное летное братство одни вступали как в храм доброй и строгой богини, безоглядно неся ей первую юношескую и до конца преданную любовь, другие – как в очередной гарнизон «для прохождения дальнейшей службы». И хотя последних «муза полета» своим расположением не жаловала, порой и среди них случались ее избранники. Таким был в нашей эскадрилье Алексей Кот. Однажды сойдя с коня и прикоснувшись к мудростям штурманской науки, он остался верен ей беспредельно, а с войны вернулся Героем.

Одно время и у меня был штурманом недавний танкист лейтенант Михаил Иванович Глушаченко. Хороший штурман, старательный и педантичный человек, но и он, еще продолжая летать, нашел себе дело в штабе.

Однажды, в один из первых дней нашего летного знакомства, Михаил Иванович огорошил меня неожиданностью: на рулении, выйдя, как и полагается для обзора переднего пространства по

грудь из астролюка, он вдруг поднял вверх правую руку, согнул ее влево и поставил раскрытой ладонью над головой. Это было что-то новое и забавное.

– Миша, – кричу ему по переговорному устройству, – ты что, собираешься танцевать польку-бабочку?

– Нет, – сердито и отрывисто, не приняв шутки, огрызнулся он. – Это тихий ход. У танкистов так принято…

Я похохатывал про себя, но убирал обороты и подтормаживал. Вскоре мой штурман-танкист перебрался в штаб окончательно. Там и рос: после войны стал начальником штаба полка.

Но особенно колоритной фигурой был переучивавшийся у нас бывший кавалерист, командир эскадрильи капитан Сергей Александрович Гельбак. Летчик он был крепкий, летал аккуратно, но, как мне казалось, совершенно равнодушно. Полеты не вызывали у него ни малейших эмоций, во всяком случае приятных. В свободные минуты, когда на аэродроме в ожидании улучшения погоды летчики затевали привычный авиационный треп, Сергей Александрович, будучи весьма активным участником таких «ристалищ», никогда не снисходил до фольклора на летные темы, видимо, презирая их за интеллигентскую, с его точки зрения, природу, но зато с огнем в очах вдруг возрождал живописнейшие картины кавалерийской жизни. И несть числа их захватывающим историям! Только громовой хохот со стоном прерывал нескончаемые повествования о приключениях конников, происходивших почему-то больше всего на конюшне, где главным действующим лицом почти всегда был старшина, повергавший в глупое положение своих начальников. Даже в послевоенные годы полковник Гельбак, теперь уже командир полка, увенчанный множеством боевых наград за подвиги во фронтовом небе, к своему флагманскому самолету подъезжал не иначе, как верхом на красавце жеребце, сидя в седле с такой безукоризненной осанкой, что им любовались все, кому выпадала радость видеть его на рыси или в галопе. Это было зрелище! На стоянке, покинув стремена, он привязывал коня к стойке, садился в самолет и улетал, а возвратясь, снова легко и элегантно взлетал в седло и высокий, красивый, в кожаном пальто с летным планшетом через плечо и в шлемофоне со сдвинутыми вверх защитными очками гарцевал в жилой городок.

Время попусту мы не тратили, но тянулось оно, как мне казалось, медленно. Я чувствовал, как росли во мне летные силы и теперь с магической неотвратимостью влекли к себе облака. Хотелось летать в них так же свободно, как днем при видимости

горизонта, как умеет летать капитан Казьмин.

Первое знакомство с ними было страшноватым и не обещало ничего хорошего. Не раз я вываливался под нижнюю кромку то с креном, скользя на крыло, то с крутым снижением и, чуть отдышавшись, снова лез в эти тряские сырые чащобы. Казалось, они оберегали свою неприступность, норовя выплюнуть из своих грозных пределов каждого, кто самонадеянно приблизится к ним. А машина, такая спокойная и податливая там, где свет и солнце, вдруг преображалась, выходила из повиновения, обнаруживала свою скрытую строптивость. Но из полета в полет я стал замечать, что она становилась послушнее, доверчивей, и неприятности по этой части мне перестали угрожать. И хотя я летал в облаках интуитивно – кое-что из этой области знал, уяснив главное и, кажется, единственное: не верь себе, своим чувствам – переломи себя, доверься глазам, приборам, и только им!

Еще в летной школе я оказался в некотором роде в опытном звене (в те годы экспериментировали в авиации, пожалуй, не меньше, чем в наше время), где была предпринята робкая попытка привить еще не умеющим самостоятельно летать курсантам первые навыки пилотирования «У-2» под брезентовым колпаком, по приборам. Глядя по очереди на пилотажные приборы и обнаруживая в их показаниях отклонения от нормы, я старательно, широкими механическими движениями, шуровал ручкой управления и педалями, будучи уверенным, что все делаю правильно, «по науке», и самолет, стало быть, должен идти как надо, хотя мой инструктор все время покрикивал из передней кабины: «убери крен», «скорость падает», «прекрати снижение» – и сам вмешивался в управление. Потом давал команду открыться и копировал мой полет. Впечатление было жуткое. Руки мои невольно хватались за борта кабины, казалось, мы вот-вот вывалимся из самолета. Судя по всему, не лучше летали и мои товарищи, такие же курсанты, как и я. Но эти эксперименты, слава богу, школьные методисты вскоре закрыли, справедливо полагая, что курсанта раньше надо научить летать при видимости земли и неба, а уж потом приниматься за колпак и облака. Однако понятия о слепых полетах во мне невольно застряли.

Ближе к осени Казьмин дознался о моем самовольстве и строго сказал:

– Ты это брось – торопить события. Дойдет дело до облаков – научат тебя. А сейчас, вишь, какие низкие пошли? Вывалишься – охнуть не успеешь. Земля не тетка.

– Так я, товарищ капитан, уже не вываливаюсь.

– Ладно, проверю, потом скажу, что ты там умеешь. А пока не смей.

В ненастный, холодный день комэск направился к моему самолету, забрался в инструкторскую кабину.

– В зону, в облака. Высота – полторы тысячи. Глубокий влево, глубокий вправо. На одном моторе. Спирали. Все.

И умолк.

Так я, правда, не летал – все больше по прямой и развороты блинчиком, а тут – глубокие виражи. Но деваться некуда. В открытую получается и вслепую должны выйти.

Зона рядом. Облака темные и тряские. Тучи!

Спокойно установил режим полета, смело загнул левый вираж. Вроде идет правильно. Трясет, правда, бросает то вверх, то вниз, но тут ничего не поделаешь – это все от облаков, от болтанки.

И вдруг – голос в ушах, через микрофон, сердито:

– Я думал, ты в самом деле летать умеешь, а ты на заданный курс машину поставить не можешь. Высоту не держишь, и крен гуляет. Давай правый под сорок пять…

Собрал я всю душу в комок и кручу вираж. А нос то зарывается, то лезет с набором, стрелки на приборах никак не угомонятся. Нужно же, думаю, черт, в самую болтанку загнал меня.

На выводе слышу:

– Брось управление!

Казьмин добавил моторам обороты, резко завалил машину в крен, остановив его точно на 60 градусах, и дальше машина шла будто сама, только подрагивала, как в ознобе. Штурвал почти неподвижен, педали еле шевелятся. На выводе жестко тряхнуло: попали в собственную струю – верный признак идеального виража. Курс на выводе – градус в градус. И болтанка ему нипочем.

– Давай теперь сам.

Весь мокрый – я старался изо всех сил. Левый кое-как получился. На правом начался крен, гуляла угловая скорость. С бровей лил пот, застил глаза, руки скользили по баранке.

– Ладно, – заключил Казьмин. – До следующего раза. Все понял? Тебе еще работать и работать. Будешь тренироваться с инструктором. Потом проверю.

Урок Сергея Павловича был жестким. Я понял, как далеко отстоял от настоящего пилотажного искусства и как непросто было приблизиться к нему.

Время плановых полетов по приборам не затянулось, но все началось с наземных тренировок.

В нелетные дни, сменяя друг друга, молодые инструктора часами просиживали в кабинах Линка – тренажерах для слепых

полетов. Чужеземная машина – горбатый черный ящик – была проста в конструкции, работала надежно и вполне натурально воспроизводила условия пилотирования вне видимости горизонта. В этом была вся ее гениальность. Фанерное сооружение сверху закрывалось высокой жесткой коробкой, пилотажные приборы мерцали слабым фосфорическим светом, выдавая точную информацию о режиме «полета», а ручкой управления и педалями пилот вращал всю эту компактную механику во все стороны, наклонял вперед и на хвост и даже мог создавать крены градусов до тридцати.

В то время такие кабины стояли целыми рядами в классах или коридорах учебных корпусов многих авиационных гарнизонов, независимо от рода базирующейся здесь авиации, скромно делали свое большое дело и уж не меньшее, чем те дорогие, начиненные электроникой комплексные тренажеры нашего времени, что созданы для каждого в отдельности типа самолета.

Конечно, объема тренировки в кабинах Линка для отработки полетов по приборам было маловато, да и полностью заменить условия реального полета они не могли, и я по-прежнему при каждом удобном случае лез в облака или закрывался брезентовым на металлических распорках колпаком в ясную погоду.

Потом по очереди водили нас в зоны командиры звеньев, а то и замкомэск Токунов. Казьмин не скоро проверил меня в облаках еще раз. Работал я спокойно и был сух. Теперь Сергей Павлович молчал, звука не проронил. Значит, все в порядке. Так и записал в летной книжке – по высшим баллам.

Бомбардировщик, не летающий в облаках, ночью и в воздушных боевых порядках – даже по понятиям того времени – ровным счетом ничто, вообще не бомбардировщик, тем более дальний. Таких хватало кое-где, только не у нас. Молодой состав инструкторов нашей эскадрильи раньше других научился ходить в плотных, прижатых крыло к крылу, строевых группах. Казьмин любил водить эскадрилью сам. Становясь в ее голове и поглядывая назад, то влево, то вправо, он строго следил своим грозным взглядом за симметрией строя, и мы держались в нем как привязанные. Конечно, его боевой смысл не в парадной скованности. Для этого есть другое, наполненное сложным содержанием понятие – боевой порядок, но мастерство техники пилотирования в нем наиболее тонко оттачивается именно в точных геометрических формах воздушного строя.

Когда на нашем удаленном учебном поле в Левой Россоши заканчивался летный день, Сергей Павлович поднимал нас в

воздух, строил эскадрилью клиньями звеньев или вытягивал журавлиным клином и к вечеру в плотном, симметрично расчерченном строю приводил на базовый аэродром. Мы проходили над жилым городком, над штабом бригады и, разойдясь по одному, друг за другом шли на посадку. Знали бригада и весь городок – это привел свою эскадрилью капитан Казьмин.

Включали нас иногда и в праздничные колонны. На октябрьские торжества 1940 года над Воронежем был назначен воздушный парад двух бригад – нашей и Курской. В сырой и промозглый с ледяным ветром праздничный день мы поднялись в воздух. Над городом клубясь торопливо неслись тяжелые темные тучи, порывистый ветер бросал машины с крыла на крыло, разбрасывал строй. Я вращал баранку штурвала изо всех сил, временами выкручивая ее до крайних пределов, чтобы как-то удержаться на своем месте справа за командиром звена Пашей Корчагиным, не разрушить равнения по левому ведомому Ивану Величаю и не опозориться над трибунами. Иван держался цепко, тоже, видимо, шуруя рулями.

А погода портилась еще больше. Длинная, почти бесформенная кишка парада просвистела кое-как над городской площадью и тут же раскололась на полковые группы, чтоб скорее добраться до своих аэродромов. Наш был рядом, и, подвернув к нему, перестроив клинья в колонны, мы сели быстро и благополучно. А вот курские полки, ткнувшись в низкую облачность, в густые снежные заряды, рассыпались, разметались по случайным аэродромам, а часть экипажей, кто на колесах, а кто и на «брюхе», примостилась в чистом поле.

Разбор, учиненный командующим ВВС Орловского военного округа генералом Котовым, был жаркий. В его руках переливалась, растекаясь по полу сцены, длинная лента фотомонтажа всего воздушного парада. Генерал сокрушенно рассматривал ее фрагменты, поднимая для объяснения то одного, то другого командира и, строго выговаривая им, раздавал наказания. Но вот его внимание привлекла девятка машин, хранившая четкий строй, точный росчерк дистанций и интервалов. Он несколько раз пересчитывал принадлежность этой девятки, и каждый раз она оказывалась казьминской. Командующий поднял Сергея Павловича, а затем и нас, командиров кораблей, сказал доброе слово и объявил благодарность. Вот так. Знай наших!

Но неплохо летал в строю и переменный состав летчиков. Инструктора мы хоть и молодые – первые крепкие пилотские навыки дать умели. Ценили красоту строя, стараясь друг перед

другом показать ее во всем блеске, и всегда волновались при выпуске обучаемых в первый самостоятельный групповой полет: как они там справятся без инструкторов? В таких полетах случались и огорчения: вдруг кто-то сполз со своего места, и к аэродрому подплывал эдакий разломанный треугольник, а помочь нечем – нет у нас микрофонной связи ни между самолетами, ни с земли. Дотянуться бы к летчикам хотя бы двумя словами, и станет строй, как на картинке. Конечно же, все эти воздушные красоты не имели какого-либо прикладного значения, но эстетическое было для нас не чуждо.

Однажды я попросил моего товарища, добряка и безотказного трудягу, замечательного летчика-инструктора Виктора Скопова слетать с моим звеном ведущим. Возражений не было. Витя уселся в пилотскую кабину, а я, хоть это было и летом, облачился в теплую куртку с высоким воротником, плотно застегнул на подбородке шлемофон, туго подтянул резинки защитных очков и, прочно закрепив высокие, до самых локтей краги-перчатки, занял место в штурманской кабине. Когда в воздух, вслед за нами, поднялись ведомые и начали пристраиваться к нашему самолету, я открыл верхний люк и выйдя из кабины по грудь, спиной к встречному потоку стал как бы дирижировать своими черными крагами, жестами подсказывая ведомым, подойти ли ближе, сместиться ли в сторону, а если место было найдено правильно, поднимал большой палец. Строй становился ровным, красивым, хорошо зафиксированным чуть туповатым треугольником, и, когда мы проходили над аэродромом, я знал, что на земле смотрят на нас с любованием.

Правда, последователей моей затеи не оказалось, да и я вскоре от нее отказался: все-таки скоростной напор воздуха преодолевать руками было трудно, а воспаление легких схватить – запросто.

Летом сорокового года, когда наш полк, как и в любое другое летное время, обитал в лагерях, в бригаде было назначено соревнование на лучшую слетанность в строю звеном и на меткость бомбометания по сигналу ведущего. Капитан Казьмин от нашей эскадрильи ведущим назначил Ивана Козочкина, слева поставил Виктора Скопова, а справа – меня. На другой день состоялась первая тренировка. Небо ясное, воздух прозрачен, на восходе солнца в заданное время все трое взлетели. Не уяснив толком смысла соревнований и участвуя в подобных «мероприятиях» впервые, я по наивности полагал, что лучший результат зачтется тому, кто сумеет пройти в строю, идя за ведущим, на самых малых дистанциях и интервалах. А в чем и как еще можно было соревноваться? Если идти как обычно,

привычным строем – ну какая же в том доблесть? Так почти каждый умеет. А вот подойти как можно ближе – это дело.

Когда Козочкин вышел на генеральную прямую для прохода через аэродром, я осторожно подтянулся вперед, сместился влево и поставил самолет так, что консоль моего крыла, проектируясь между крылом и стабилизатором машины Козочкина, зашла примерно наполовину за его крыло и, заняв одновременно над ним небольшое превышение, – на том и остановился, замер. Мне прекрасно были видны малейшие, буквально сантиметровые смещения, и еле заметными движениями рычагов газа и рулей я легко, даже не испытывая напряжения, удерживал свое место.

Витя Скопов, мудрая голова, шел с левой стороны как нормальный человек, заняв классические дистанцию и интервал «один на один» – один размах крыльев, одна длина фюзеляжа. Подтягиваться ближе, чтоб создать с моим самолетом симметричный строй, он, к моему огорчению, не собирался, но и я не намерен был уходить со своего места, надеясь, что Витя все-таки подтянется – для него это было совсем не трудно.

Козочкин шел идеально – машина не шелохнется, скорость и высота застыли. Он временами строго посматривал в мою сторону, но не отгонял от себя, а в штурманской кабине его самолета, выглядывая то в одно, то в другое окошко, метался с испуганным лицом, следя за нами, штурман Серафим Дробышев.

Мы делали над летным полем круг за кругом. Строго следуя предписаниям инструкций, одна из которых обязывала штурманов периодически напоминать командирам о своевременном переключении кранов бензиновых баков, мой штурман Женя Власов, постучав по моей ноге, протянул развернутую записку. Скользнув глазами по крупным строкам, я успел прочесть и рассмеялся: «Вася, помни о баках и обо мне».

– Все в порядке, Женя!

Летел я с веселой душой, не подозревая, что творится на аэродроме. А там, оказывается, все бросили работу, задрали к небу головы и с ужасом ждали неизбежного столкновения. На аэродром примчал командир бригады полковник Петров, потрясал кулаками, но сделать ничего не мог – радиосвязи с нами не было. Правда, на земле параллельно перекладине «Т» появилось новое полотнище – знак немедленной посадки, но у нас были полные люки бомб, а полигон лежал рядом, и мы сначала сбросили бомбы по цели и только после этого разошлись. Женя сработал залпом по сигналу ведущего и видел, как наши бомбы в воздухе сталкивались с бомбами Козочкина.

Еще на пробеге я почувствовал неладное. Везде было людно, товарищи, мимо которых я проруливал, широко улыбались,

приветственно помахивали руками, делали какие-то веселые и смешные знаки, а около моей стоянки суетилось начальство. Что за черт? На меня сразу рухнул целый обвал бессвязных восклицаний, упреков, перед моим носом быстро мелькал короткий и крючковатый палец комиссара Демидова. Но главное было впереди. В тенистой балочке, за лагерем, полковник Петров собрал летный состав. Я стоял перед всеми напоказ. Распекал меня комбриг нещадно. Все звено отстранил от участия в соревнованиях, но взыскания не объявил. Вероятно, подумал, что избежавшему неминуемой гибели стоит ли объявлять какой-то пошлый выговор?

Сергей Павлович слова мне не сказал, но ему, кажется, здорово влетело от Петрова. Это огорчало больше всего.

Постепенно все сгладилось, утихло. Только Демидов не сводил с меня глаз и при каждом удобном случае шпиговал своими нравоучениями. Известно – единожды крупно проштрафившемуся грехи отпускаются не скоро. А тут, как назло, подвернулось новое происшествие, вину в котором Демидов поторопился набросить на меня. Был полет как полет – небольшой группой одиночных самолетов с заходом на полигон. Но, к моему удивлению, рядом с мишенями белел крест – знак, запрещающий бомбометание. Я сделал несколько холостых заходов в надежде на появление «Т», но этого не случилось – на мишенях, как оказалось, шли ремонтные работы, и мне оставалось, довершив маршрут, идти на посадку. Но кто-то крест не разглядел и, став в круг, бомбу за бомбой запускал по мишени. Ремонтная бригада, говорят, показала в тот день знатные результаты в звездном забеге во все стороны, но все обошлось испугом, а начальник полигона еще до посадки самолетов успел обо всем доложить в эскадрилью.

На стоянке снова ждал меня Демидов. Ох, что он выдавал! Виновному на ногах не удержаться. Но я мстительно, не перебивая, дал ему возможность изругать меня до последней крайности. И лишь когда он стал заметно иссякать, обернулся и громко крикнул:

– Штурман, открой люки!

Хлопнули створки. Демидов глянул и обмяк: на всех замках висели бомбы.

– Кто ж это… бомбил-то? – растерянно вопрошал он.

В это время рядом проруливал другой самолет, прилетевший с маршрута. Демидов жестом остановил его и сам дал команду открыть люки. Там было пусто.

Пришлось ему повторять свой монолог теперь уже по другому адресу. Но этот эпизод имел и приятные последствия – с той поры

Демидов стал относиться ко мне по-доброму, ничем не омрачая наших отношений…

Дело шло к ночным полетам. Все чаще стал по ночам тренироваться командный состав бригады, готовясь к инструкторской работе.

Старт разбивался за городом, на гражданском аэродроме – просторном поле с открытыми подходами в отличие от нашего базового, зажатого городскими и служебными строениями, не обещавшими особых снисхождений за ошибки в расчете на посадку.

Первым, как всегда, в воздух поднимался капитан Казьмин. Накануне одной из таких ночей, оказавшейся тихой и звездной, я попросил Сергея Павловича взять и меня с собой. Он согласился и перед запуском моторов кивнул на переднюю кабину, куда я мгновенно нырнул через верхний люк. С наступлением темноты командир сделал несколько тренировочных полетов, зарулил на заправочную линию и, покидая кабину, неожиданно спросил меня:

– Что-нибудь понял?

Хотя я на инструкторском кресле сидел фактически в качестве пассажира и в управление, естественно, не вмешивался, многое, несмотря на всю совершенно очевидную сложность и трудность ночного полета, мне приоткрылось и стало понятным. Я ответил утвердительно.

– Посиди в моей кабине, присмотрись к приборам.

Он ушел к другим самолетам и занялся полетами с ожидавшими его командирами. Вернулся нескоро и вдруг спросил:

– Хочешь слетать из пилотской?

– Хочу, товарищ капитан, – не задумался я над ответом.

– Ну что ж, запускай моторы.

Сергей Павлович сел в переднюю кабину, и, когда все было готово, я осторожно порулил на старт, помигал огоньками и, получив в ответ лучик зеленого фонарика, увеличил обороты и отпустил тормоза. Командир подстраховал меня на отрыве, а в воздухе, я это чувствовал, управление не трогал и только при заходе на посадку помог рассчитать точку приземления и посадить машину около «Т». Сделали еще один полет.

– Хватит, – сказал он, – остальное будет потом.

Уже загоралось утро. Мы поменялись местами, и Казьмин перелетел на главный аэродром.

Не так скоро, как хотелось, но эскадрилья, наконец, перешла на ночные полеты. Машины у нас в ту пору были старенькие, еще первых модификаций, с множеством коротких выхлопных

патрубков вокруг звездообразных моторов, и в темную ночь длинные, оранжевые языки выхлопного пламени слепили летчика основательно: все пространство, особенно впереди, почти не просматривалось, пилотировать машину можно было только по приборам. Но освоились и с этим.

Шел уже новый летний сезон. Мы уверенно ходили ночью по маршрутам, бомбили на полигонах, летали в строю и как ночные инструкторы без раскачки приступили к обучению летчиков переменного состава, все прибывавших и прибывавших к нам.

Но год начался (это был сорок первый) с диковинных перемен.

В январе я вернулся из отпуска, и с порога – ошеломляющая новость: все молодые командиры (офицеры, как сказали бы сейчас) переселены из своих квартир в казармы дослуживать сроки четырехлетней срочной службы – таков приказ нового наркома Тимошенко, а чтоб не повторять подобных переселений впредь, приказал выпускать летчиков из авиашкол в звании сержантов.

Это был не первый удар по авиационным кадрам, но этот оказался особенно чувствительным и сразу отбил охоту у значительной и, пожалуй, лучшей части молодежи связывать свою судьбу с военной авиацией. Из летных школ под разными предлогами стали вырываться даже летающие курсанты, предпочитая авиации другое, более надежное дело. Добровольный набор в летные школы сплыл. Ему на смену пришел обыкновенный военкоматовский призыв, резко отличавшийся от предыдущих спецнаборов низким качественным состоянием «человеческого материала».

Рана, нанесенная самолюбию молодых, уже строевых командиров-летчиков, была глубокой и болючей. Но что такое это самое самолюбие или там честь, достоинство, даже судьба, с точки зрения высших иерархов того времени – так, химера, нечто совершенно нематериальное, а значит, и не имеющее какой-либо ценности.

Покинув свои квартиры, а значительная часть и семьи, наши эскадрильские лейтенанты заняли огромную и гулкую, как ангар, солдатскую казарму, рассовали по углам и вдоль стен тощие койки с набитыми соломой матрацами и, развалясь на них в чем попало, не торопились наводить «должный воинский порядок». Такими я их и застал. Встретили меня шумно, наперебой приглашали в соседи и то нервно хохотали над своей блудливой планидой, то матюгались отчаянно и страшно. Веселые, сильные и гордые своим призванием, чувством счастливых избранников судьбы молодые командиры были глубоко унижены, грубо

оскорблены и оказались совершенно беззащитны перед казенным своеволием «любимых наркомов».

Среди невольных пленников казармы оказалось немало и летчиков-инструкторов, поскольку летный аэроклубный стаж им не был засчитан в качестве армейского. Уязвляющая нелепость их положения заключалась в том, что все закрепленные за ними, так сказать, ученики – летчики и штурманы переменного состава, успевшие намотать изрядную выслугу в строевых частях, – вполне свободно располагались на квартирах, кто в городе, кто в городке.

Казьмин хотел и меня упечь в казарму, но я доложил, что мне туда идти не полагается.

– Ты что же, – вскипел он, – лучше других?

– Ну, не лучше, но по крайней мере старше, товарищ капитан, – осознавая свою неуязвимость отпарировал я, улыбаясь. – У меня еще с прошлого лета пятый год армейской службы идет.

– Не может того быть. Ты что-то путаешь, – накалялся командир. – Начальник штаба, – крикнул он через открытую дверь, – найдите мне личное дело этого…

Он явно хотел сказать «нахала», но не сказал.

В личном деле значилось именно то, о чем я доложил. Казьмин еще полистал его в задумчивости, видимо, размышляя над моим возрастом, более молодым, чем у тех, кто попал в казарму, и как бы про себя произнес:

– Когда же ты успел?

Так я остался жить в своей просторной и светлой комнате, которую, слава богу, пока меня не было дома, не успели по ошибке отобрать.

Рядом со мной в двух других комнатах этой квартиры жил гурман и гулена, а в общем, добрый и веселый толстяк инженер нашей эскадрильи Николай Телков и его премиленькая жена Надя – тихая и очень скромная женщина, а еще в одной обитал щупленький и лысенький, уже давно не молодой гарнизонный вещевой интендант со своей смазливенькой и весьма игривой, не по возрасту доставшейся ему молодухой, которую с моим вселением он тщательно прятал за дверными запорами, не подозревая, что в то время я был младенчески не искушен по части терзавших его опасений. Но интендант все-таки просчитался. Угроза, которой он не замечал, надвигалась совсем с другого направления: уже шла война, когда молодой пилот, уезжая в новую часть, прихватил с собой и мою соседку.

Но жили мы очень мирно, не досаждая друг другу.

Однажды вечером, это было зимой, когда я сидел под

настольной лампой за спокойным чтением, в комнату, хранившую, к счастью, в ту минуту более или менее приличный холостяцкий порядок, исключая, конечно, книжные нагромождения и разброс всякого рода других предметов поверх письменного стола, постучав в дверь, вошел ОН – сам комэск Сергей Павлович Казьмин. Я вскочил как ужаленный, схватил протянутую мне руку, предложил стул и стараясь незаметными движениями привести хоть в какое-то божеское состояние настольные завалы, что-то бормотал в оправдание такой неряшливости, одновременно застегивая распахнутый ворот гимнастерки.

Сергей Павлович между тем, как бы ничего предосудительного не замечая, стал не торопясь рассматривать мое обиталище, в котором кроме стола был еще казенный шкаф да богатырская, с никелированными спинками и широченным матрасом кровать – моя первая собственность, почти недвижимость, которую я втащил еще в голые стены, чтоб после солдатских коек насладиться наконец невесомостью сна и покоя.

Взглянув на этот агрегат, командир многозначительно хмыкнул, метнул взгляд на висевшую на стене семиструнную гитару и принялся не спеша листать и перекладывать журналы, какие-то брошюры, книги, среди которых была не только техническая авиационная литература, но большей частью художественная. Заговорил о них, стал расспрашивать о прочитанном, о друзьях, что бывают у меня, о моих увлечениях, о родительском доме.

«Что привело его ко мне?» – недоумевал я. Оказывается, в тот вечер Сергей Павлович навестил сначала своих летчиков в казарме, а по пути домой завернул и ко мне, желая, видимо, удостовериться – так ли уж благопристойно живет этот отшельник, избежавший казармы?

Я постепенно успокоился, и теперь беседа наша шла совершенно по-домашнему, с той только особенностью, что Сергей Павлович молча слушал, изредка задавая неожиданные вопросы, а говорил все я.

Мне уже показалось, что он немного устал и собирается уходить, как вдруг его взгляд проскользил вдоль стены, упал в темный угол за письменным столом и там остановился. Казьмин чуть сощурился, всматриваясь в густую тень, потом наклонился, протянул туда руку и, ухватив за горлышко пустую винную бутылку, поставил ее на стол.

Я чуть не упал, не зная, что делать и куда деваться. Между тем Сергей Павлович продолжал разговор в прежнем тоне и держал себя так, будто ничего не произошло. У меня хватило

духу внешне ничем – ни словом, ни жестом – не выдать своего замешательства, и только щеки мои – я это чувствовал – горели как в огне.

– Одевайся. Пойдем ко мне.

Это было совсем неожиданно.

Вечер был тихий, под ногами хрустел снег. Во всех окнах домов начальствующего состава (ДНС – как тогда назывались дома, где мы жили) горел свет, мелькали тени.

Сергей Павлович шел молча. О чем он думал? Не об улике же с бутылкой. А мне тот конфуз не давал покоя. В те годы быть уличенным в пристрастии к спиртному – грех без прощения и пощады! Ну как она, окаянная, могла застрять в моей комнате? Впрочем, никаких загадок тут не было.

По вечерам, в свободные минуты, мои друзья, живущие в казарме, спешили заглянуть ко мне «на огонек» и «на гитару». Ради этого случая, едва заслышав на ступеньках подъезда знакомый топот сапог, я снимал ее со стены, и пилотская команда еще с порога подхватывала какой-нибудь молодецкий напев, вроде

Гони, ямщик, куда глаза глядят,
Последний раз хочу тебя обнять…

Волшебный инструмент! Он был со мною всю войну и во все годы после.

В комнате становилось тесно, шумно и весело. Все гудело наперебой – песни, струны, разговоры и хохот.

Потом вдруг, в одно последнее, уже нетерпимое мгновение все как ветром сдутые срывались с места и с грохотом, распахнув двери настежь, вмиг исчезали из дома, несясь во весь опор в свою казарму на вечернюю поверку.

Видно, в один из таких вечеров, во время чьего-то дня рождения или иного повода, а может, и без оного, она и оказалась тут, конечно, к месту, эта чертова бутылка, которую давно нужно было убрать на кухню.

Хмельным в эскадрилье никто серьезно не увлекался, и тяги к тому у нас особой не было. Да и смотрели за нами строго.

По понедельникам, после выходных, на утренней поверке вдоль пилотского строя, приподнимаясь на цыпочки, медленно проплывал комиссар Демидов, не столько всматриваясь, сколько внюхиваясь в нас. Затаив дыхание, мы ели начальство преданными глазами. Не обнаружив ничего предосудительного, но продолжая подозревать нас в смертных грехах, он произносил, при этом очень натурально морщась, одну и ту же, с его точки

зрения неотразимую фразу:

– И как вы ее пьете? Она же горькая!

Знал комиссар эту «тонкость» не понаслышке…

С Сергеем Павловичем мы не спеша домолчали до самой его квартиры. Некоторая неловкость все еще не покидала меня, и я очень медленно освобождался от нее даже в его доме, где меня просто и приветливо встретила Вера Николаевна, его жена, и их веселая дочка-школьница. У Сергея Павловича была очень уютная и вся до блеска чистенькая квартира – скромная и красивая мебель, за стеклами небольшого буфета сверкала тонкая посуда, в полированном книжном шкафу были с толком расставлены книги. По их корешкам нетрудно было понять – тут немало и специальной литературы, и художественных изданий.

Был чай, и уже за столом беседа шла совсем непринужденно, не помню уж о чем. Сергей Павлович даже слегка подшучивал над моим холостяцким бытом, но о бутылке – ни слова.

Под конец он извлек из книжного шкафа тоненькую книжицу французских летчиков Оккера и Крейна в русском переводе «Слепые полеты» и подал мне.

– Прочти. Полезная книга. Пожалуй, лучшее, что есть у нас из написанного о полетах по приборам.

С началом теплых дней эскадрилья вышла в лагерь. Теперь мы вычерпывали летное время, дарованное погодой, до дна, оставляя себе на отдых и на осмотр машин самую малость.

Возможность скорой войны невидимым призраком витала над нами – это мы больше чувствовали, чем знали. С политинформациями, как всегда, все было в порядке, просто и ясно: с Германией есть у нас договор не только о ненападении, но и о дружбе.

Дружба с фашистами? Вопросы задавать в те годы, от греха подальше, было не принято, чтоб в ином из них не просквозил подозрительный ход собственной мысли.

А когда, как сообщили газеты, кто-то где-то будто бы усомнился во взаимной верности дружеским обязательствам, высокоуполномоченное ТАСС, не предполагая, что ровно через неделю фашистские войска взломают западные границы, дало отпор этим «безответственным заявлениям», заверив мировое общество, что «слухи о намерении Германии порвать пакт и предпринять нападение на СССР лишены всякой почвы».

Но все оказалось, как поняли мы много позже, обыкновенной кулуарной игрой на две персоны, где каждый из партнеров должен был одурачить и усыпить другого. Гитлер не проспал. Сталина, когда в наших городах уже рвались бомбы, разбудил

Жуков.

Пока наверху были заняты прогнозами войны и мира, мы, не догадываясь об этом, с азартом прокручивали последние остатки нашей предвоенной жизни, к походной неустроенности которой уже кое-как приспособились, притерпелись, не представляя иной. И все-таки при всей самоотдаче крепко привитому чувству гражданского долга не покидали нас и житейские страсти.

По субботам, когда затихали самолетные звуки и над лагерем оседала аэродромная пыль, женатое сословие приходило в суетливое возбуждение, надеясь, в расчете на командирскую милость, улизнуть к выходному в Воронеж. Но удачливых было немного. Зато по воскресеньям, с приходом утреннего поезда, от ближайшей станции чинно тянулась, отягощенная узелками и корзинками, живописнейшая вереница молоденьких жен и невест – раскрасневшихся и счастливых, с неукротимой взволнованностью на сияющих хорошеньких личиках от нетерпения встречи со своими ненаглядными красавцами. А «красавцы», закопченные на ветрах и солнце, с облупленными носами и выгоревшими бровями, сами трепеща от предвкушения свидания, но сдержанные и торжественные, чопорно встречали их еще в пути на пыльной проселочной дороге, ведущей к лагерю. Идиллия! Зрелище! Сочные сюжеты для веселых холостяцких анекдотов…

Но в первую после сообщения ТАСС субботу, ставшую на долгие годы последней в мирной жизни, как бы в подтверждение крепости и надежности нашей с немцами нерасторжимой дружбы, даже холостой народ был отпущен в город с небывалой щедростью. В лагере осталась только горстка штабников, очередные дежурные смены да часть технического состава, которому и в воскресенье всегда находилась неотложная работа на самолетах.

Так было, оказывается, не только в нашей бригаде. Всплеск небывалой вольницы захлестнул в тот роковой предвоенный вечер многие гарнизоны. Воинство бросилось в половодье гуляний, в неудержимое веселье, заполнив полные праздничного блеска и музыки клубы, парки, эстрады. В домах шумели вечеринки, до поздней ночи светились огни городских окон.

Не в тот ли вечер сердечная привязанность нашего молодого летчика-инструктора и моего друга Васи Скалдина, очень симпатичная, кругленькая, с немного царапучим характером Галочка собрала к себе то ли на именины, а может, по другому поводу и своих подруг, и его эскадрильских друзей. Во всяком случае, все мы явились в ее дом с цветами и подарками. Гонял фокстроты патефон, взрывался смех, в тугих пилотских лапах

повизгивали счастливые танцующие девчонки. Длинный артельный стол с обеих сторон плотно заполнили гости, а у торца рядом с Галочкой самоуверенно уселся Васька, давно переходивший в роли общепризнанного ее ухажера все сроки. Праздник набирал силу, но шел в пределах правил, пока в разгар веселья в зальчик не вкатилась мячиком Галина мама и на надрывной ноте проголосила: «Го-рько!»

На мгновение повисла настороженная тишина. Потом, как с обрыва, не думая о последствиях, ухнул этот губительный клич, заскандировал на все голоса, зазвенел стаканами и рюмками. Пытаясь предотвратить непоправимое, я кого-то толкал в бок, тянул за полы пиджаков, но от меня отмахивались как от мухи. Энтузиазм все больше овладевал застольем.

Выразительно глядя на своего затравленного избранника, медленно, но уверенно поднялась Галя. Тот съежился, забегал испуганными глазами, будто ища спасения, но, не найдя его, встал и чинно поцеловал свою суженую в приоткрытые губы. Все!

С той минуты в доме кипела свадьба. В одно мгновение был потерян еще один друг: с женатыми дружба у меня не ладилась.

Правда, время показало иное: дружба хотя и осела, но не разрушилась. Вскрылась и мистификация: экспромт свадьбы мой верный дружище, кажется, разыграл, хоть и на скорую руку, но по «согласованному» сценарию.

Поздно ночью прогрохотало небо, стал накрапывать дождик. Мы еле успели влететь в пустой вагон последнего трамвая, катившего на край города, к нашему городку.

Васьки с нами не было…

Сон, крепкий и безмятежный, овладел мною мгновенно. Редкая радость, когда не угрожает тебе ранний подъем, а день обещает свободу! За распахнутым окном гудел ливень, гуляли раскаты грома.

Потом я почувствовал тишину и еще глубже впал в блаженное состояние покоя.

Но в самый непробиваемый сон уже давно не раннего утра вдруг ворвался тревожный голос моего соседа Николая Телкова:

– Вставай, вставай, Василь, – теребил он мое плечо, – война!

– Ты что? Откуда взял?

– Немцы перешли границу, бомбят наши города.

– Как это – бомбят? – опешил я.

Но в следующую минуту, застегиваясь на ходу, я вместе с другими ребятами, пулей вылетавшими из подъездов, пустился на вокзал.

Первым шел товарняк. Годится. Он не останавливается у нашего полустанка, у Колодезной, но не беда – с меня еще не

сошли студенческие навыки трамвайного пассажира, не признававшего остановок.

Аэродром был на полпути к штабу, и я сначала завернул к своему самолету. Баки заправлены, шла подвеска бомб. В штабе никакой оперативной информации. Не было ее и позже. Установлена очередность дежурства с бомбами, выданы кипы карт – штурманы клеют их аж до Берлина. Новые дни не вносят в нашу жизнь никаких поправок. Летаем. Камуфлируем самолеты. Слушаем радиотрансляцию, пользуемся слухами. Немцы, говорят, долетают до Воронежа, но мы их не видим. А то бы… Что «а то бы?..». Истребителей близко нет. Гоняться за немецкими бомбардировщиками на наших «ДБ-3»? Глазом не моргнув, погнался бы со своими «шкасами». Слава богу, этого не случилось. Может, в этом настрое, а скорее, отчаянии и лежит природа таранов сорок первого года?..

Капитана Казьмина стали донимать рапортами – на фронт! Он отмалчивался, потом собрал всех и отрезал:

– Есть приказ наркома: из резервных частей – никуда. Наше дело готовить для фронта экипажи. Летную программу не сокращать, но закончить ее в кратчайшее время. Работать будем днем и ночью с максимальной нагрузкой.

Нагрузку мы дали. Инструктора молодые, выносливые, жадные к полетам, засев с самой зорьки на инструкторское сиденье, только успевали менять в пилотских кабинах одного за другим летчиков-слушателей. А когда в баках иссякал запас бензина, прямо с пробега галопом рулили на заправочную линию и еще на ходу, жестикулируя из верхнего люка, требовали немедленной подгонки бензозаправщика. И снова с завершающей из заправочного шланга каплей горючего, – запуск и полеты до угасания последнего луча солнца. В летный день я иногда успевал делать по 30–35 посадок. Не менее нагрузочными были и ночные полеты.

Но в начале июля вопреки командирским предсказаниям все-таки пришел тот приказ, которого и следовало ожидать: из постоянного и переменного состава сформировать эскадрилью, ввести в полк и – на фронт.

Командиром боевой эскадрильи назначен Токунов, его заместителем – командир звена Сергей Евдокимов, командирами звеньев – инструктора, остальные – из переменного состава. На тех же принципах отобраны и штурманы.

Мне проткнуться не удалось: Токунов берет – Казьмин не пускает. Только бубнит: «А я с кем работать буду?»

Лучшие машины отдали Токунову, хотя и они были изрядно поношены. Для себя выкатили старенькие, первых серий, их еще

можно было заставить летать.

Тихим и ясным утром эскадрилья Токунова поднялась в воздух, прошла прощальным строем над лагерем, взяла курс на запад и растаяла в серой дымке. Навсегда. Навечно. Через месяц ее не стало. Сам командир эскадрильи Петр Григорьевич Токунов погиб в бою 26 июля.

Только очень немногим одиночкам удалось пробиться к своим из глубины оккупированной немцами территории. Прекрасные боевые летчики, мужественные ребята. Их бросали мелкими группами и одиночными самолетами в ясную погоду без всякого воздушного прикрытия и на глубокие цели, и на войска у переднего края через воздушные пространства, буквально кишащие немецкими истребителями. Силы были неравны. Другого исхода борьбы быть не могло.

Есть одно утешение – слабое ли, сильное – без этих жертв в той, так бездарно встреченной войне не могло быть Победы. Вопрос в другом: такие ли должны были быть жертвы?..

Фронт приближался к нам все ближе и ближе. На воронежские аэродромы садились потесненные к востоку полки фронтовой авиации. Переполнялись стоянки, стало тесно и в воздухе. Нужно было уходить. Резервный полк поднимал паруса. В конце августа Казьмин повел эскадрилью за Волгу, в Бузулук.

Город, еще хранивший следы недавней тихой провинциальной жизни российской глубинки, бурлил и суетился, переполнялся сверх всякой меры военным авиационным народом, за которым, кто на чем, потянулись их семьи и многочисленные разветвления родственников – жены, родня и дети тех, кто был еще на фронте и кто уже погиб там. Наши самые шустрые пилоты умудрялись еще с ночи, в глубокой тайне от начальства, подсаживать в фюзеляжи своих жен и невест. В легких платьицах, почти без багажа, завернутые в самолетные чехлы они буквально коченели на морозных температурах, но, зная о предстоящих испытаниях заранее, пускались в путь без колебаний.

Городские дома – почти сплошь деревянные избы с их пристройками и сараями – плотно утрамбовывались неожиданными постояльцами. Невозможно было понять, как жили и как собирались жить эти люди – без работы, без средств, без продуктов. Тощее столовское питание по тыловой норме семейные командиры в свертках несли домой, делились с детьми и женами, а у многосемейных летчиков от истощения, случалось, в полете темнело в глазах, кружилась голова. Не оттого ли почаще стали падать самолеты? В одну из ночей зимы сорок первого года врезался в землю с большой высоты без попытки к спасению Вася Скалдин…

С фронта потянулись к нам нескончаемые вереницы летчиков, штурманов, радистов, оставшихся без самолетов, утративших свои разбитые полки, вернувшихся из-за линии фронта пешком – кто с экипажем, а кто в одиночку, потеряв своих товарищей в воздушных боях, на неудачных внеаэродромных посадках, в перестрелке с преследователями и захваченных в плен.

Толпы тылового летного народа, не вкусившего фронта, с неутоленной жаждой живого, а не казенного слова о войне вслушивались в их полные драматизма повествования о пережитом. Они давили душу – порой тяжело и гнетуще. Казалось, так было со всеми, и через это неминуемо должен пройти каждый, кто отважится подняться во фронтовое небо. И только очень немногим, вот как этим счастливцам, удастся, может быть, выжить, выбраться к своим.

Заклинивалась мысль, туманились чувства – где же наша воспетая и восславленная армия, где боевая авиация? Что ж, дух и сила иссякли в них? Да быть того не может!

Мы знали все, что знали все, о чем писали газеты, вещало проводное радио и «доводили до сознания» политработники. Но живой дух войны, ее почти материальное осязание несли нам именно эти вернувшиеся с фронта ребята – храбрые и отчаянные, познавшие вкус боевого успеха в битве с врагом, но и хлебнувшие крепких и горьких впечатлений от той страшной силы, что наглухо захватила воздух и лавиной теснила наши войска на восток, оставляя за собой огромные советские территории.

Неудивительно, что в настроении фронтовиков преобладал мрачноватый, а не привычный для нашего слуха героико-бодряческий тон, хотя в «послужных списках» этих ребят значилось немало геройских поступков и подвигов во фронтовом небе. Но ведь неудачи и поражения будоражат человеческие чувства куда сильнее, чем успехи и победы. Даже самые смелые и удачливые летчики, на счету которых десятки побед в воздушных боях, с особой остротой запоминают именно тот, может быть, единственный бой, в котором пришлось гореть, валиться к земле и спасать свою жизнь.

Рядом с нами суетились политруки, боясь прозевать стихийные беседы с фронтовиками, чтоб если уж не рассеять их, то хотя бы как-нибудь уберечь свою паству от тлетворного влияния «несознательной» пропаганды. Случалось, наиболее популярных собеседников «ставили на место», а однажды, как мы не сразу заметили, тихо исчез недавно прибывший к нам простодушный и уж очень откровенный украинский хлопец, бывалый фронтовой штурман. Пригласили его, говорят, «куда

следует» – там он и застрял. Да был ли он единственным?..

Время шло, но, видно, не все, кому удалось выбраться живым из пекла боя, легко освобождались от наслоений, как сейчас сказали бы, стрессовых перегрузок.

Кто-то уже не очень спешил опять на фронт, а подыскивал места в летных школах, разного рода учебных центрах и штабах: впечатлений им хватило под завязку на всю жизнь без малейшего желания продолжать их накопление.

Вернулся командир звена из эскадрильи Токунова Павел Корчагин, еще в недавнее воронежское время мой сподвижник по вечерним городским променадам. Крепкий и сильный смугляк с боксерской фигурой, железными мускулами и упрямым характером, прекрасный и смелый летчик, продержавшийся в группе Токунова дольше всех, сейчас он выглядел погасшим, душевно надломленным, утратившим былую завидную внешнюю броскость и уверенность в себе. Вечером за неторопливым ужином в моей узенькой – гробиком – «келье» хозяйского дома, где я был на постое и куда пригласил Пашу на ночлег, он, чуть захмелев, нехотя вспоминал, глядя куда-то мимо меня отрешенным взглядом, часто делая глубокие паузы и выдавливая каждое слово, подробности того последнего воздушного боя 18 августа (надо же – в день авиации!) над Мозырем, где «мессера» срубили и подожгли его машину, а потом, став в круг, обстреляли и самого, висящего на парашюте, сопровождая до самых лесных крон, но не убили, а только ранили. Паша остался на ногах. До своих было километров сто, а может, и триста – этого никто не знал. Разрозненные отступающие и окруженные группировки наших войск еще отбивались от немцев в лесных лабиринтах Полесья, а главные силы оборонялись где-то далеко за Днепром, у самой Десны. Ему удалось переодеться в деревенские обноски и, продвигаясь день и ночь в стороне от крупных дорог под покровом лесов и болотистых мест, на четвертые сутки выйти к советским войскам, но с ними он еще очень долго пробивался в тяжелых боях на восток, туда, где двигались фронты.

Из его экипажа никто не вернулся. Погибли, конечно, хотя все они могли успеть покинуть горящий самолет, если бы были живы.

Все пережитое Пашей не самый сильный вариант для шока и необратимых потрясений, преподносимых войной боевому летчику, но и этого было достаточно даже такой крепкой человеческой натуре, какой обладал он, чтобы оставить в ней заметные следы деформации психики.

Но время бывает милосердно. Вскоре все сошло, осело. Паша

обрел свой прежний нрав и дух, уверенность в себе, вернулся к полетам, не отставал в командирском росте, но летал уже в запасном полку, готовил летчиков для фронта. Именно он, Павел Васильевич Корчагин, перенес последнюю боль токуновской эскадрильи, теперь уже окончательно потерявшей свою силу и весь боевой состав первого формирования, – золотые, неповторимые, бесценные жизни наших воронежских ребят.

И перед Пашей, и перед токуновцами, перед всеми, кто погиб и еще воевал на фронте, мне было, мало сказать, неловко – просто стыдно за свое тыловое, чуть ли не подлое, по моим понятиям, вполне надежное военное благополучие. Да мне ли одному? Наше стремление вырваться на фронт еще никто не подавил, ничто не пошатнуло. Правда, часть ребят, особенно семейных, никому не надоедает, рапортов не пишет, на запад посматривает без особого вожделения, но они прекрасно знают свое дело и работают изо всех сил на фронт, на Победу. С ними так: проситься не станут, а пошлют, глазом не моргнув, пойдут в бой и воевать будут геройски, ничуть не хуже тех, кто грезит боем. Да и среди тех, кто «грезит», немало мастеров порисоваться, особенно в хмельной компании.

Рассудку вопреки я все искал оправдания моим порывам. Немцы уже под Москвой и Ленинградом. Как же можно было нам, военным летчикам, видевшим свой первейший и святой долг в защите Отечества, отсиживаться в тылу? Уже захвачен Днепропетровск. Можно сойти с ума, пытаясь представить это! Там были мать, отец, брат! Где они? Что с ними?..

Зато я, черт возьми, чтоб не сказать крепче, лихой военный летчик, командир грозной боевой машины, пребываю в полной безопасности и для немцев абсолютно недоступен, поскольку недосягаем – они даже долететь сюда не в силах.

Спору нет, кто-то должен обучать летчиков, комплектовать новые экипажи, готовить их для фронта – их там ждут, но есть же пожилые инструктора, старые опытные пилотяги – их и на фронте немало – им и работать в школах и резервных полках, а наше молодецкое место – там, на войне, в бою.

Осень все глубже продвигалась к зиме. Летная погода пошла на вес золота.

За городом, с противоположной стороны от учебных аэродромов, вырос еще один – перегоночная база. Там шло комплектование самолетов «Ил-4», доставляемых сюда с Комсомольского-на-Амуре авиазавода, а фронтовые летчики, прилетая на транспортных самолетах или добираясь на поездах, гнали новенькие бомбардировщики дальше, в свои полки. Но однажды перегонку небольшой партии самолетов поручили

нашим инструкторским экипажам. Среди них был и мой. Это же, как я рассудил, подвернулся мне редкий и, может, единственный, богом дарованный шанс вырваться на фронт! Неужели там меня не оставят? Не знаю, чем и как я выдал свой тайный замысел, скорее всего, не в меру оживленным настроением, а может, чуть большим, чем у других, чемоданом – явно не для дороги, а для нового жительства, но когда я уже сидел в кабине, с нетерпением ожидая сигнала на запуск моторов, ко мне на крыло взлетел гонец и прокричал в ухо:

– Мельников дал вам отбой. Машину погонит другой экипаж.

Душа моя оборвалась. Как с разгону о стенку. Мельников – командир полка. Кто и почему подбил его на такое решение? На краю аэродрома у КП стоял майор Говоруха – начальник штаба. На мой недоуменный вопрос он хитро сощурился, подмигнул и с ехидной разоблачительной улыбкой протянул:

– Не-ма дур-ных!

Других объяснений не было. Он-то, видимо, и «капнул». Все остальные ребята не вызывали сомнений в благонадежности и после перегонки возвратились домой без потерь.

Вперемежку с дождями срывался снег, не по срокам прихватывал ранний морозец.

Неожиданно в полку появился капитан Шевцов. Почти инкогнито. Он изучал летные книжки, с кем-то беседовал, по ночам проверял технику пилотирования. Это касалось не только переменного, но и постоянного состава. Потянулись догадки. Кое-что приоткрылось: у капитана немалые полномочия по отбору летчиков и штурманов в ночной особого назначения дальнебомбардировочный полк майора Тихонова. И статус полка, и имя его командира сразу обволоклись оболочкой какой-то таинственности, загадочности и интриговали всех необыкновенно.

В нашей эскадрилье Шевцов намеревался проверить двух или трех летчиков, в том числе Казьмина. Зачем Казьмина – не ясно. Не могут же его взять из эскадрильи? Без него она – как же?..

Я Шевцова ничем не привлек. Мою летную книжку капитан полистал без всякого интереса и отложил в кипу ненужных. Но человек он был с виду добрый, доступный, и однажды, выбрав удобный момент, я подошел к нему и упросил сделать со мною хотя бы один ночной полет.

– Ну что вам стоит, товарищ капитан?

– Ладно, слетаю, – улыбнулся он.

Это сказано было, как мне показалось, с какой-то снисходительностью, с чувством жалости, что ли, ко мне. И уж, во

всяком случае, без серьезных намерений. Да и что могло привлечь его в незнакомом младшем лейтенанте?

В ближайшую ночь, отлетав еще с кем-то, он подошел к моему самолету. Погода была спокойная. Луна уже ушла. Облака лежали высоко.

– Знаешь что? Давай сходим в зону, – как-то по-домашнему сказал он. – Покажи мне сам, что ты там умеешь, а я посмотрю.

Всю программу, без каких либо упрощений, я прокрутил в голове и, как умел, выложил ему в зоне. Полет протекал молча.

На стоянке, когда остановились винты, он протянул мне руку и произнес:

– Пойдешь к Тихонову.

Сказал утвердительно, как о деле решенном.

Радость охватила меня небывалая. Все во мне ликовало!

Но время шло, Шевцов уехал, а меня никто никуда не зовет и не просит.

Прошел слух – в штабе появились какие-то документы насчет отобранных. Но начальство молчит. Штабная мелюзга потихоньку выдает «дворцовые» тайны: Мельников отбивается, не хочет отпускать инструкторов.

Через день новая информация из тех же «надежных источников», по секрету: пришла депеша от генерала Горбацевича – требует отпустить меня немедленно. Генерал Горбацевич? Кто такой? Оказывается, командующий дальнебомбардировочной авиацией – куда уж выше!

Иду незваным к Мельникову. «Князь Серебряный», как мы величали командира полка за его молодую седину, завидев меня на пороге, разбушевался с ходу. На его столе, ко мне вверх ногами, вижу и косым взглядом читаю телеграмму с моей фамилией и грозным предупреждением адресату за ослушание. Приготовленные для беседы слова мне произносить не пришлось. Молча слушаю, как ругается Мельников, споря сам с собою и невидимыми оппонентами. Наконец, взорвался и погнал меня из кабинета, благословив напутствием «ко всем чертям»! Как понять это? Выходит, отпустил? Раз есть приказ, о чем могут быть разговоры?

Там же в штабе узнаю: завтра на рассвете с перегоночной базы к Тихонову пойдет заночевавший «ТБ-3». На него подсаживаются летчик – старший лейтенант из перегоночной базы – и штурман из постоянного состава другой эскадрильи. Собирать документы поздно, да и рискованно – вдруг я не так все истолковал?

В предрассветную тьму – комбинезон на себя, шинель на плечо, чемодан с бельем в руки – и на аэродром.

Там и стоял, еще не разогретый, тот самый «ТБ-3», что шел с Приморья.

Если ночь для избранных… Драма на догоне. «Хейнкель» на троих. Хорошая это штука – везение, но… короткая. Земсков дает последний курс. Ростовский романтик

Полк Тихонова еще не завершил свое комплектование, но воевал в полную возможную силу. Несмотря на очень тяжелые погодные условия, самолеты днем и ночью уходили на боевые задания. Командир с ходу подключил к боевой работе и нашу группу. Нескольким летчикам, у которых образовались длительные перерывы в летной тренировке, приказал дать по одному тренировочному полету по кругу, а мне – два с инструктором.

Не знаю, правда ли («добрые» люди всегда найдутся, чтобы с радостью передать какую-нибудь гадость, о тебе где-то сказанную), но Тихонов будто бы недовольно спросил Шевцова, упомянув обо мне:

– Кого ты мне прислал?

Шевцов хоть и отстоял меня, но сомнений командира не развеял. Потому он и выдал вместо самостоятельных – на всякий случай – два с инструктором.

В переднюю кабину сел командир эскадрильи капитан Черниченко.

Я чувствую – вот сейчас, при малейшей ошибке, меня в два счета и выпрут из «калашного ряда». Что тогда?..

Сыпал медленный снег. Видимости еле хватало на длину полосы. Взлетел, чертя облака, построил «коробочку», зашел на посадку, сел. Повторил. Черниченко молчит.

– Еще один?

– Нет, хватит.

– Готовиться на боевое задание?

– Не спеши. Тебе скажут.

Да, он прав. Черниченко тут ни при чем. В этом полку ставит задачи и все решает один Тихонов. Остальные исполняют.

Теперь экипажей стало больше, чем самолетов. Можно было увеличить боевое напряжение. Командир так и решил: в светлое время действуют одни, ночью – на тех же машинах – другие.

Мне, я чувствую, ночь пока «не светит». Хорошо, пусть будет день, только пусть будет.

Обстановка на фронтах страшная. Ударной авиации – ближних бомбардировщиков, штурмовиков – катастрофически не хватало, и дальникам, как и истребителям, пришлось взвалить на свои плечи и их заботы. Какие там ночные рейды по глубоким тылам, если немцы давят на стены Москвы и, захватив центральные области России, напирают на восток! Только на разведку, да и то днем, прячась в облаках и на коротких участках выходя под нижнюю кромку, наши экипажи добирались до самой Варшавы и Пруссии, а то и дальше. Взлетели на исходе одной ночи – садились в начале другой. Польша, Прибалтика – свет не близкий. Это были полеты по заданиям Генерального штаба. И экипажи отбирались по высшим категориям летного мастерства – Кононенко, Шевцов, Ломов, Кузнецов…

Для меня командир, видимо, выжидал погоду попроще, не очень задумываясь над тем, что она будет попроще и для немецких истребителей, не говоря уж о зенитчиках. И в этом преимуществ будет больше у них, чем у меня.

Но совершенно ясная погода – это была полная неожиданность. Для удара назначен железнодорожный узел Вязьма. Идем в паре со старшим лейтенантом Павлом Петровичем Радчуком. На такую цель в ясную погоду – номер, мягко говоря, рискованный. Вязьма хорошо прикрыта и истребителями, и зенитной артиллерией. А нас всего двое. Но там скопление эшелонов с техникой, горючим и боеприпасами. И режим действий диктует все-таки не погода, а боевая необходимость. Я-то ладно. Его зачем днем? Опытнейший летчик, работал испытателем на авиазаводе – такого бы поберечь для ночной работы. А Радчук, чувствую по его настроению, тоже знает себе цену, но на дневное задание идет безропотно. Я держусь за ним справа. Вижу, как в передней кабине его машины, в самом носу, рядом с пулеметом склонился над прицелом штурман Хрусталев – измеряет ветер. Вокруг ни облачка. Вся надежда – на случай встречи с истребителями – на огонь наших пулеметов. Ну, там еще маневр, переход на бреющий, если удастся. Для прикрытия такого полета, по старым законам, полагается хотя бы звено истребителей. Но где там! Их не хватает, чтоб отбиваться от фашистских бомбардировщиков, не говоря уж о других заботах.

Подходим к линии фронта. Слева направо по всему горизонту горят, сверкая огнем и утопая в дыму, русские деревни. Кто их поджег? Немцы? Свои? Что делают там наши бедные крестьяне, оказавшись на лютом морозе и потеряв все? Невозможно было представить живых немцев в русской деревне в глубине России

под самой Москвой.

Взглянул на карту: изгибы длинной полосы пожаров точно повторяют очертания линии фронта. Стрелки и штурман у пулеметов. Там, немного южнее Вязьмы, Двоевка, аэродром истребителей фашистской авиации. Прижимаюсь ближе к Павлу Петровичу: вдвоем отбиваться легче – все-таки шесть стволов.

Время тянется медленно. Но вот подходим к цели. Еще издали видны контуры железнодорожного узла. Володя Самосудов начал промер ветра. Пока идем спокойно. Ложимся на боевой курс. Чуть отстаю от ведущего – прицеливаемся самостоятельно.

Вдруг все пространство вокруг нас густо усеялось серыми дымными клубками. Их все больше и больше. Разрывы вспыхивают рядом, ложатся совсем близко – то впереди, то сбоку. Пристреливаются. Но на боевом курсе – не шелохнись, иначе бомбы уйдут мимо.

– Володя, как видишь цель?

– Все вижу, командир, все вижу. Тут все пути забиты составами. Не промахнусь!

Зенитки бьют погуще. Самолет пронизывает дымные следы снарядных разрывов. С нетерпением жду сброса.

– Пошли! – кричит Володя.

Слышу легкие толчки отрывающихся бомб, доносится запах сгоревших пиропатронов.

Все! Теперь я свободен. Резко разворачиваюсь вправо, меняю угол крена, теряю высоту, увеличиваю скорость. Ищу кратчайший путь для выхода из зоны огня. Бомбы достигли цели и теперь, вслед за серией Хрусталева, на станционных путях занимаются пожары, вспыхивают взрывы и от наших бомб. Экипаж это отлично видит, а в развороте увидел и я.

Радчук уже взял обратный курс, и я на полных оборотах подстраиваюсь к нему.

Вот сейчас, по классическому сценарию, должны появиться истребители. ПВО Вязьмы, конечно, сообщила о наших самолетах на свои аэродромы. Павел Петрович берет чуть севернее – подальше от Двоевки. Ужасная чистота неба! Может, лучше перейти на бреющий? На высоте – как на ладони. Но Радчук высоты не теряет. Ну зачем она ему?..

Мы уже видим на горизонте линию фронта, и я почти уверен, что теперь нас не достанут. Кто-то, правда, успел торопливо пострелять в нашу сторону из зенитных орудий, но это уже от лукавого, из области случайностей. Хотя, если случайно попасть, можно случайно и убить. А немецких истребителей, видно, не на шутку припечатал мороз. Что ж еще могло помешать им

расправиться с нами?

Майор Тихонов был доволен результатами удара и, кажется, больше всего тем, что нам удалось вернуться. Наши машины уже готовились к ночному вылету, но на них пойдут другие экипажи…

Командир стал доверять мне новые задания – это было самое важное.

Полк к тому времени сидел под Москвой, в Раменском – перелетел ближе к линии фронта, но под «зонтик» столичной ПВО. К несчастью для тех, кто ходил на боевые задания днем, ясная, морозная погода установилась надолго. За линией фронта носились немецкие истребители. Погуще пошли потери. С заданий возвращались продырявленные машины, в кабинах привозили раненых и убитых.

А тут еще разыгралась трагедия. Командиру полка никак не удавалось вытолкнуть на боевое задание старшего лейтенанта Клотаря. В лучшем случае взлетит – и сейчас же вернется. Летчик-то он опытный, другим ни в чем не уступал, но за линию фронта – ни на шаг. Несмотря на уже гулявшую репутацию трусоватого пилота, Клотарь не терял своей внешней значительности в манере держаться, в категоричности суждений и требований. Даже капризничал с достоинством. Как-никак – командир эскадрильи, хотя в этом полку он такой же рядовой, как и большинство других. То не нравится ему штурман, то машина. Но вот отдали ему прекрасного штурмана, капитана Мельника, подобрали боевых стрелков-радистов и закрепили новый, последних серий самолет. Деваться некуда – надо лететь.

В тот день он долго сидел в кабине – качал рулями, щелкал тумблерами, вслушивался в гул моторов. В этом усердии постепенно распалялся, нервничал, долго не мог приладить парашютные лямки. Наконец вслед за другими порулил на старт. Широкая, плотно укатанная снежная полоса лежала впереди до самого, казалось, горизонта. Моторы выведены на полный режим, отпущены тормоза. Машина ринулась вперед. Но вдруг все больше и больше стала забирать вправо, сошла с утрамбованного наста и вздымая целый смерч свежего снега, пропахивая белую целину, зарылась по самый фюзеляж в сугробы. Двигатели, надрываясь в реве, больше не тянут, винты рубят снег, шасси не выдерживают, и самолет, ломая подкосы, тяжело оседает на живот.

Из пилотской кабины, не торопясь, выходит Клотарь. Деловым взглядом осматривает машину, переговаривается с экипажем. Выпрыгнули через пулеметную турель стрелки, открыл верхний люк штурман, но выходить не торопится. Замешкался.

Неожиданно из-под моторных капотов показался огонь.

– Выходи! – командует Клотарь штурману, но тот по-прежнему копошится в кабине. К самолету бегут люди. За ними мчит полуторка с пожарными баллонами, но пробиться к огню даже по пропаханному самолетом следу не может. Огонь еще больше набирает силу, уже лижет крыло полное бензина, охватывает фюзеляж. Там в люках на всех замках – бомбы.

Люди набрасываются на пламя, но оно с гулом растет и уже угрожает всем, кто вступил с ним в единоборство.

– Выходи, выходи! – кричат Мельнику, хотя уже все знают, что от деформации штурманской кабины в гармошках металла зажата в пятке его нога, и все попытки вырвать ее безуспешны. Теперь к нему не пробиться. Мельник видит, как огонь, охвативший весь самолет, вот-вот взорвет баки и бомбы, и сам во все горло кричит на тех, кто мечется вокруг огня, пытаясь его унять:

– От самолета! Все вон от самолета! Сейчас будут рваться бомбы!

Да, больше оставаться рядом с огнем нельзя. Взрыв неминуем в любой ближайший миг. Назревала гибель десятков людей. Теперь от самолета всех торопили и командиры. Люди отступают. Но кто-то медлит, и майор Тихонов стреляет в воздух, гоня их от самолета, и сам бежит последним, постоянно оглядываясь.

Мельник встал во весь рост. За языками пламени из верхнего люка была видна его голова в шлемофоне и плечи. Он поднял меховой воротник комбинезона, скрестил высоко на груди руки и ждал. Ждал смерти. Эти секунды были непереносимы. Можно было сойти с ума.

Взрыв! Ударная волна резко толкнула в грудь, пошатнула назад. Тихонов и два-три еще бежавших с ним были настигнуты ударом в спину, сбиты с ног. Упали, поднялись, на минуту оцепенели, пришли в себя и снова бросились к самолету. Мельник был выброшен далеко вперед. Лежал убитым. Нога осталась в кабине…

Среди застывших вокруг страшного зрелища вдруг засуетился Клотарь, стал на виду у всех вытаскивать из кобуры пистолет, примерять на себе, куда бы посподручнее направить ствол. К нему бросились, но кто-то из командиров крикнул зло и твердо:

– Ну-ка, прекрати ты, мать твою…

Окрика оказалось достаточно, чтобы он снова запихнул свой «ТТ» на место. Этот «подвиг» не для него. Он очень хотел жить. Гораздо больше других. Любой ценой. Лукавят мудрецы идейно-воспитательного фронта, ревностные носители безоблачных судеб и бестрессовых общественных забот, будто самоубийство – удел

трусливых и слабовольных. Нужны немалое мужество, огромная воля и духовная сила, чтобы суметь в минуту роковую защитить свою честь пулей в собственное сердце. Клотарю это ни с какой стороны не грозило, да и нужды в том не было. Последнее больше других понимал сам Клотарь. Не думаю, что он с умыслом загнал машину в сугробы, но всеподавляющий страх перед сильным и грозным врагом, с которым ему через сорок минут предстояло встретиться с глазу на глаз, начисто парализовал его волю, чувства и мысли, и уже не было сил, чтобы справиться даже с привычным пилотским делом – обыкновенным взлетом со своего аэродрома.

Но, бывает, такие потрясения вдруг оборачиваются очистительной силой, и человек обретает как бы новое дыхание, свободное от угнетающих наслоений страха и предубеждений. Видимо, на это и рассчитывал командир полка, когда через несколько дней снова поставил Клотарю боевую задачу, одновременно давая ему шанс реабилитировать себя как боевого летчика. Впрочем, соображения могли быть и другие – прагматичнее, попроще: шла война, полк воевал с перегрузкой, какие там сантименты? Нужно лететь – и все тут. Тем более Клотарь, похоже, быстро отряхнулся от всего случившегося и внешне, по крайней мере, обрел свою прежнюю «форму». И он снова получает боевую задачу.

…На смоленском аэродроме стоят немецкие бомбардировщики, по ночам налетают на Москву. Для удара по самолетным стоянкам назначено звено: ведущий Радчук, справа за ним Анисимов, слева – Клотарь. Взлет завтра, 24 января, на рассвете. Клотарю дали нового штурмана. А недавно появившийся у нас уже немолодой многоопытный старший лейтенант Василий Анисимов сумел отобрать, уговорив майора Тихонова, мой экипаж. Сколотить свой Анисимову не удалось, да и на первый боевой вылет выходить с новичками перезрелый командир звена, видимо, поостерегся, а перехватить чужой, обстрелянный и слаженный, гораздо легче было у меня, чем у кого-либо другого – все-таки младший лейтенант не чета старшему. Больше всего я волновался за Володю Самосудова. Он тоже не волен распоряжаться собою. Вот как закрепят его за Анисимовым – то так и будет. Но если такое случится, я знаю: наша душевная привязанность друг к другу ничуть не пригаснет. Тем более не хотелось терять его и как штурмана. Умница и скромняга, человек чистейшей души и благородной храбрости, он, помимо этих и других добрых человеческих качеств, был еще и по-настоящему музыкально одаренным, прекрасно владел баяном. В массивном черном футляре возил он всюду это

огромное, все в перламутре и золоте сверкающее чудо. Был у Володи абсолютный слух, тонкий музыкальный вкус и хорошая, хоть и начальная профессиональная школа. Непостижимо быстро бегали его пальцы по широким и плотным рядам разноцветных кнопок, извлекая сложные, чистые, многоголосо поющие гармоничные звуки. Как он покорил всех на недавнем новогоднем вечере в Сасове! С болью и надеждой встречали мы сорок второй. Те, кто не был в ту ночь на боевом задании, собрались к полуночи в тесной комнатенке за узким артельным столом. Пришел командир дивизии полковник Логинов. Он только на днях принял под свое начало наш полк и так называемую группу Бицкого, состоявшую главным образом из аэрофлотских пилотов (к коим принадлежал и сам Бицкий), и именно потому, на гражданский манер, как бы оберегая дух вольницы, именовавшую себя группой, а не полком, хотя на самом деле это был обыкновенный 750-й дбап, каковым он и вкатил в состав логиновской дивизии.

Комдив еще недавно служил с майором Тихоновым на Дальнем Востоке, хорошо знал его, как и многих других дальневосточников, ставших теперь летчиками нашего полка, и, может, потому предпочел в новогоднюю ночь их общество.

Праздник был не из веселых. Да и с чего ему быть другим? Хоть и отброшены немцы от стен Москвы и еще потихоньку отползают на запад, но все еще цепко держатся во Ржеве и Вязьме, Орле и Курске. Каждого из нас ждали суровые испытания. Правда, Сталин недавно пообещал народу «ну еще полгодика, годик», не подозревая, что этих «годиков» наберется все три с половиной, но многим на жизнь не хватит и одного дня.

Кто-то запустил митинговые тосты с торопливой трапезой между ними, да так и плыли бы эти тоскливые посиделки, если бы совсем несмело, как бы извиняясь, не скрипнул вдруг Володин баян, потом наперекор стихии здравиц, запел целым хором звуков, и все преобразились, как зачарованные застыли в немоте, предались своим чувствам и мыслям – в глазах то вспыхивали огоньки, то гасли во влаге. Его музыкой наслаждались, подпевали и требовали играть еще и еще. И он играл. Он в музыке жил, как в другом мире, прекрасном и светлом, и увлекал туда нас.

В комнату залетал начопер, шептал что-то на ухо командиру полка. Тот кивал головой, делал какие-то замечания, и штабной исчезал. Потом ушел на КП и командир – к телефонам и картам. В воздухе были экипажи, готовилась к выходу новая группа. Погода стояла прескверная – низкие облака, снегопады, обледенения.

С вечера вместе с майором Урутиным ушел и не вернулся с боевого задания капитан Шевцов. Его самолет со следами

снарядных осколков был найден на краю небольшой деревни в районе Шацка – рукой подать до своего аэродрома. Все, что мог, передал он по радио, но домой не дотянул. Мне страшно жаль было этого доброго, во всем порядочного, со светлой душой капитана. К нему у меня было особое, почти благоговейное расположение – это ведь он, всего лишь этой осенью, не обошел меня стороной, не отмахнулся и включил в новую группу летчиков для полка Тихонова.

Хоронили командира эскадрильи Василия Федоровича Шевцова майором: приказ о новом звании пришел в день его гибели.

Вот такой была встреча Нового года. В широком, так сказать, диапазоне чувств и раздумий. Но Володя, подаривший нам в ту ночь неожиданную радость, просто взлетел в глазах тех, кому довелось его слушать, а я был просто горд, что у меня такой необыкновенный друг и штурман.

Но теперь Володя летел с другим командиром, И хотя меня, ошеломленного, уверяли, что это всего лишь на один полет, я чувствовал: все будет не так и встревожился не на шутку. Бросился в штаб эскадрильи – там всегда чиновничали неприкаянные штурмана. Так и есть – старший лейтенант Василий Сверчков не состоял ни в одном экипаже. В бой, правда, не ходил, но бомбить умеет и по этому ремеслу был даже инструктором. Он согласился слетать со мной и, бросив все другие дела, засел за полетные карты. Нашелся и радист, а стрелка среди оружейников найти было проще.

Осталось самое главное – уговорить командира дать мне самолет и включить в состав звена Радчука. Поддержал меня комиссар эскадрильи Алексей Дмитриевич Цыкин. По расчетам выходило, что после посадки (если, конечно, она состоится) можно успеть подготовить самолет и для ночного вылета.

Майор Тихонов чуть подумал, покачал головой, но согласился: назвал номер самолета и место в строю – справа за Анисимовым.

Всю ночь стоял лютый мороз. Зашло за тридцать. Незаметно погасли звезды, и над головой распахнулась голубизна первозданной чистоты. Гулко скрипел накатанный снег. Дымы столбами упирались в небо. Антициклон. Его безоблачные владения уходили в бесконечность, охватывая и наши цели. Под самолетами еще с ночи горели подогревательные печи – гнали тепло под моторные капоты.

В такую стужу моторы запускаются туго. Но мои – чик-чик – пошли с полоборота. Пожилой, прокаленный морозами техник помог мне их прогреть, погонял, стоя на крыле, на полных

оборотах, потом поправил мои парашютные лямки, привязные ремни, наклонился ко мне, неожиданно поцеловал и скатился по плоскости вниз. В те дни в такую погоду не всем удавалось еще раз встретиться со своими техниками, и те из них, кто был постарше, иногда по-дружески ли, по-отцовски, как бы благословляли летчиков на удачу.

Пора взлетать. Первым пошел Радчук. У Анисимова, смотрю, не запускается один мотор, и вместо него на взлет пошел я, стал справа. К левой стороне подошел Клотарь. Причалил, чуть подержался и вдруг резко отвалил в сторону, перешел на снижение, заспешил на посадку. На земле пожаловался на плохую работу моторов, но сколько их ни гоняли на всех режимах – ничего подозрительного не обнаружили. Клотарь остался на земле. Радчук делает второй круг над аэродромом – ждет Анисимова, но тот не появляется. Делать нечего – берем курс на Смоленск.

Вот и линия фронта. Воздух чист и прозрачен. Мы всматриваемся в его синеву, боясь прозевать истребителей. Я плотно притерся к Павлу Петровичу и хорошо вижу его сосредоточенный профиль.

На карту не смотрю. Она у меня без каких-либо расчетов, сложенная в несколько изгибов, засунута за голенище правой унты. Но маршрут я, в общем, знаю, курсовые углы запомнил, впереди сидит Сверчков – умелый штурман, искусный бомбардир, не подведет.

Во все предыдущие летные годы я старательно работал с картой: прочерчивал маршруты, измерял путевые углы, вел навигационные расчеты и планшет с картой всегда держал на левом колене. Но мне показалось, что в этом полку мои старшие товарищи – бывалые летчики – сами карты не готовят, и я не видел, чтоб кто-то из них хотя бы носил с собою летный планшет.

– А штурман для чего? – похохатывая, внушали мне азы профессиональной свободы скитальцы небесных дорог. Ко мне они относились тепло, по-дружески, но слегка покровительственно и даже чуть снисходительно. Мол, поживешь с наше – узнаешь, что к чему. Я тянулся к ним, старался быть рядом, но, как и прежде, соблюдал «дистанцию».

Сказать по правде, в тот раз я пренебрег прокладкой маршрута, не столько поддавшись влиянию чужих манер и привычек, сколько рассудив, что, держась в строю за Радчуком, стоит ли заниматься навигацией? Уж он-то с Хрусталевым и цель отыщет, и домой приведет, а мое дело – за ним держаться.

Вот я и лечу, не глядя в карту. И все идет как нельзя лучше. Но вдруг Павел Петрович повернул лицо в мою сторону и плавно

ввел самолет в правый разворот. Куда он? Развернулся градусов на тридцать и – снова по прямой. Разговорной связи у нас нет. Показываю руками на отворот влево, мол, нам – туда! Жесты мои стали настойчивыми, грубоватыми. Постукиваю кулаком по голове, но Радчук и Хрусталев только посматривают на меня, и никакой реакции.

Я все понял – командир решил идти на Вязьму. В такую ясную, с бесконечной видимостью погоду рассчитывать на безнаказанный выход двух бомбардировщиков на Смоленск, до которого еще идти да идти – риск немалый, почти безумный. Больше шансов на то, что мы до него не дойдем. Было бы нас четверо – куда ни шло, а двух слижут сразу. Вязьма ближе. Вот она – рядом. На ее станции всегда полно эшелонов с войсками и грузами. Все логично, кроме одного: нам приказано бомбить смоленский аэродром, а не Вязьму! Это – боевое задание, приказ, и, значит, выше этого никаких толкований быть не может. А вдруг на машине Радчука появилась какая-нибудь неисправность, и дальше он, помимо своей воли, идти не может? Этого я не знаю. Радчук держит новый курс и смотрит на меня строгим взглядом, как бы требуя следовать за ним. Но я чуть отстаю, ныряю вниз, отворачиваю влево и беру курс на Смоленск. Потом ухожу, подальше от греха, еще левее – справа на траверзе Вязьмы все та же окаянная Двоевка с «Мессершмиттами-109». Опомнятся – поиск будет недолгим: за нашим хвостом предательски тянулся длинный плотный шлейф белого инверсионного конденсата. И вдруг обожгло: ведь бросил командира! Не дай бог, с ним что-нибудь случится. Такие штуки ведомым в боевых условиях не прощают. Но ведь и боевая задача – Смоленск, а не Вязьма – снова искал я себе оправдание.

Одинокий бомбардировщик под бескрайним куполом чистейшего неба в глубине территории противника – абсолютно ирреальная картина. Но мы еще больше пробиваемся вглубь. Успеть бы дойти до Смоленска. Вот там на горизонте он и должен появиться, но его все нет и нет. Наконец зачернел, а подойдя ближе, обозначился и «наш» аэродром.

Крыло к крылу на белом поле застыли черные силуэты бомбардировщиков. Их здесь около шестидесяти. На боевом курсе начали палить зенитки. Чувствую – в спешке. Мохнатые дымки вразброс повисают со всех сторон. Это не самое страшное – не поднялись бы местные истребители, охраняющие аэродром.

Сверчков вслед за стрелками взволнованно докладывает:

– Командир, бьют зенитки!

– Это не прицельно. Не обращай внимания. Давай как на полигоне.

Он тщательно измеряет ветер, вносит поправки в курс, дает последний доворот и – «так держать».

Воздух тугой и спокойный. Машину не шелохнет. Все стрелки застыли. Вижу боковым зрением – разрывы все ближе. Самолет уже черпает «шапки». Почему-то они черные, а на Вязьме были серые.

– Бомбы пошли!

Теперь нужно аккуратно выбраться из огня и – вниз, чтоб не маячить у всех на виду.

Сверчков и стрелки докладывают – серия под небольшим углом пересекла стоянку. Загорелись самолеты. Штурман говорит – два, стрелки – три. Вскоре один взорвался. Может, достанется и другим, соседним – стоят ведь плотно. Успеваю на миг оглянуться – на снежной равнине чернело бесформенное облако дыма.

На пути к Смоленску немцы с Двоевки явно нас прозевали. В такую погоду с крутым морозцем, видно, не ждали шальных залетов, но сейчас не пропустят. Ушел ли целым Радчук? Тревога нарастает. А небо как стеклышко.

Я еще издали угадываю впереди слева, на самом горизонте, Двоевку и вижу, как из облака снежной пыли вырываются одна за другой черные точки и куда-то исчезают. «Мессера»! Это за мной! Доворачиваю к лесному массиву, все больше ухожу вправо, прижимаюсь к сосновым кронам. Но «мессеров» все нет и нет. Куда они подевались? Не для разминки же они взлетели в эту каленую стужу? Кто, кроме нас, мог потревожить их? Скорей бы к своим. А время как застыло, хотя идем мы на полных оборотах.

Наконец, на большой высоте появляется пара, медленно смещается в нашу сторону, но оба мечутся как слепые. Видно, мешает им низкое солнце, и они не замечают нас на фоне леса. Пока идут далеко слева, с небольшим обгоном. Я все больше ухожу от них к югу и вижу, как у линии фронта они возвращаются, с обратным курсом проходят в заднюю полусферу, но вдруг резко разворачиваются прямо на нас, постепенно на догоне со снижением сближаются, и один из них с дальней дистанции – от нетерпения – сует нам пулеметную очередь. Она проходит мимо, но навстречу ей уже мчится очередь нашего пулемета. Не знаю почему, но головной «мессер» вдруг отвалил в сторону, и за ним потянулся другой. Истребители, я позже заметил, не очень любили драться за линией фронта, но тут, скорей всего, их поджимало горючее, а аэродром оказался слишком далеко за спиной. На том дело и кончилось.

Мы пересекли линию фронта и почувствовали себя дома. Но где? Что крепко уклонились вправо – это понятно. Подворачиваю круто влево. Пока наугад. Как назло, ни одного приличного

ориентира. Все леса, леса. Промелькнет дорога, деревенька – и опять леса. Вытаскиваю из-за голенища свою голую карту. Ничего не узнаю. Приближается расчетное время посадки, но нет ни одного ориентира, который бы напоминал подходы к аэродрому. Чертовщина какая-то. Где мы летим? Набираю высоту. Хватаюсь за какую-то «железку», иду по ней в надежде выскочить хотя бы на крупную станцию или пересечение с рекой, дорогой – все напрасно. Дороги в никуда. Поворачиваю карту и так, и этак. Полная немота. Сквозь нижнюю прорезь приборной доски вижу, как суетится в кабине штурман, припадая то к левому, то к правому борту. Оба ругаемся, и все без толку. Лишнего горючего у нас нет. Пора садиться, пусть даже не дома. Но вот радисты заметили аэродром. Наш, конечно, советский, но не тот, где нас ждут. Выпускаю шасси, сажусь. На стоянке выключаю моторы. Беспомощно оглядываюсь по сторонам, пытаемся со штурманом понять, где мы. Стыдно, но что делать. К нам никто не подходит и не проявляет ни малейшего интереса. Рядом под чехлами стоят истребители. На некоторых из них работают механики. Высылаю к ним в разведку стрелка с задачей осторожно, словно невзначай, узнать название аэродрома. Он, мы видим, к кому-то потянулся прикурить, затевает разговор, весело жестикулирует – артист! – и вскоре взбирается ко мне на крыло, тихо докладывает: «Химки!»

Черт возьми, вот это номер! Химки за обрезом моей карты севернее Москвы, а наш аэродром – южнее. Вот достойная месть за неподготовленную карту, за мое штурманское легкомыслие, с которым я впервые так доверчиво пустился в полет, да еще боевой! Этой науки мне хватило на всю мою долгую летную жизнь. Но Василий-то Лаврентьевич! Сейчас он то руками разводит, то хватается за голову. Я, правда, слишком долго ходил произвольными курсами, надеясь, что штурман все-таки ведет счисление пути, а он, видимо, не отходя от пулемета, больше смотрел за воздухом, чем на часы и компас. Его никак не упрекнешь.

Теперь я иду к начальству и докладываю, что из-за длительного маневрирования, при преследовании немецкими истребителями, вынужден был избрать (!) для посадки этот аэродром, в связи с чем прошу немного бензина, чтобы возвратиться на свой.

Немолодой капитан с красными от бессонницы глазами кисло улыбнулся и распорядился насчет бензозаправщика. Нашлась и крупномасштабная карта этого района, и уже, возвращаясь домой, я глаз с нее не сводил, сверяясь по каждому кустику на земле. На посадку пришли в сумерках. Полосу подсвечивали прожекторы.

Короткий зимний день угасал. На стоянках суетился народ, готовясь к ночным боевым вылетам.

Не успел я выключить моторы, как кто-то оказался на крыле:

– На старт, к командиру!

– Где Радчук? – ору я, в свою очередь.

– Радчук давно дома!

Слава богу! С души как тяжесть слетела. Под самолетом меня ждала полуторка.

У самого «Т» прохаживались нервной походкой и всматривались в закатную даль командир дивизии Логинов, Тихонов и заместитель командира полка майор Смитиенко. Я подошел к комдиву и доложил о выполнении задания по смоленскому аэродрому. Командиры переглянулись. Они были очень удивлены моим докладом и стали подробно расспрашивать об обстановке полета, картине смоленского аэродрома и результатах удара. Оказывается, нашу радиограмму с борта о выполнении задания КП не получил, вероятно, помешала малая высота полета, с которой радист поспешно отстучал ее, а отвлекаться от пулемета на повторную долбежку до получения «квитанции» в этом, полном опасности, воздухе было рискованно. Командиры заметно оживились, но мрачная тень с их лиц все еще не сходила. Только тут я понял, что на старте ожидали вовсе не мой экипаж – на нем уже был поставлен крест, а наше возвращение – это как «явление Христа народу». Ждали Анисимова. По расчету времени он мог еще держаться в воздухе. Но пришел конец и расчету. Анисимов так и не вернулся, прихватив с собою и мой экипаж.

В тот день узнать удалось немногое. Мотор на его самолете не запускался долго, но наконец пошел. Командир, не теряя лишней минуты, вихрем вырулил на старт, с ходу взлетел и сразу лег на курс. Это было время, когда Радчук отходил от Вязьмы, а я еще шел на Смоленск. С той поры об Анисимове – ни звука. Но в предположениях мы не ошибались. Отгремели все военные годы, отшумело немало мирных, прежде чем вполне рельефно обрисовались последние мгновения жизни моего экипажа и их нового командира в его первом боевом полете.

Судя по месту их гибели, шли они, конечно, на Вязьму. Двоевские истребители, переполошенные Радчуком, но больше всего моим самолетом, углубившимся на запад, все-таки «раскочегарили» свою нежную технику и поднялись на перехват именно в ту минуту, когда я должен был, возвращаясь после удара по Смоленску (о чем истребители, нужно думать, были предупреждены), подходить к траверзу Двоевки, но тут неожиданно прямо на них напоролся Анисимов, на которого вся

орава сразу и навалилась, и только позже, спохватившись, от нее отвалила пара и бросилась вслепую наперерез моему самолету, да опоздала, и номер не удался.

Крестьяне, свидетели этой воздушной драмы, видели, как не то пять, не то шесть «Мессершмиттов» стаей вертелись над бомбардировщиком, обдавая его со всех сторон пулеметными очередями, как он, продолжая идти вперед, отчаянно маневрировал, отбивался огнем и, видно, кого-то хорошенько стеганул, потому что тот круто пошел вниз и с дымным следом потянул на свой аэродром. В ясном солнечном небе долго стрекотало оружие, но вот «Ил-4» завалился в крен и стал проваливаться все ниже и ниже. Машину покинул Анисимов. Он раскрыл парашют, но приземлился мертвым: в виске у него была пулевая рана. Пистолет лежал рядом, привязанный шнуром к кобуре. Чья пуля пробила висок командира – своя ли, пистолетная, с «мессеров» ли, что огнем преследовали его, висящего на стропах?..

Еще не поздно было и остальным прибегнуть к спасению, но штурман Володя Самосудов, стрелки-радисты Николай Каменев и Николай Ладник оставались в падающем самолете. Живы ли они были в те минуты? Немцы не отставали и сопровождали их, добивая до конца. А на «Ил-4» все еще стучал чей-то пулемет. Потом и он затих. Самолет сбрил верхушки сосен и врезался в лесную чащу на краю поляны.

В Перми, на бульваре Гагарина, в доме № 103, до самой недавней кончины ждала своего единственного сына одинокая и очень старенькая женщина Варвара Петровна Самосудова – Володина мама. Она знала всю эту историю и неутешно сокрушалась, что Володя не полетел в тот день со мной. О, как страшны бывают и неизлечимы материнские заблуждения!..

Анисимова увезли полицаи, и хотя в начале семидесятых годов отыскался еще живой их «коллега», благополучно отсидевший свой срок в ГУЛАГе, он не смог вспомнить, куда девали командира. Самолет долго горел и рвался, но и потом к нему никого не подпускали.

Кому-то Володиной смерти в неравном бою показалось маловато, чтоб зачислить ее по разряду геройских. То ли дело таран!

И вот, спустя 30 лет, из этой трагедии местный краевед и газетчик М. Колпаков выстроил неуклюжую версию, будто Самосудов, оставшись без летчика, сам направил самолет в скопление вражеских танков. Боже, с каким гневом обрушился он на меня, не сумев подсоединить к своей выдумке! Но это не помешало ему расписать таранный удар в газетах, растрезвонить

в школах и в училище.

Да что там краевед! Начальник кафедры истории партии и партполитработы (была такая!) Военно-Воздушной академии им. Гагарина кандидат наук генерал А. Зайцев, занявшийся сбором материалов о таранных ударах, на которых, к слову, и защитил диссертацию, вписал в свои бурно взраставшие из года в год списки и Володю Самосудова, едва прослышав о нем из пермских пределов и не удосужившись, как и во всех других случаях, хотя бы бегло сверить долетевший к нему слух с архивными документами.

Управлять самолетом Самосудов не мог хотя бы потому, что шел бой, и он обязан был лежа на животе в передней части своей кабины, где расположен пулемет, вести огонь по противнику. Управление же самолетом располагалось у задней стенки, и на неустойчивом в продольном отношении самолете, чем серьезно страдал «Ил-4», перейти к рулям, когда их бросил уже командир, было просто немыслимо. Да и что он делал бы с ними, не имея никаких навыков в технике пилотирования?

Но было еще одно немаловажное обстоятельство, с которым следовало бы посчитаться: ни в деревне Лужки, над которой шли последние секунды боя, ни в той рощице, что лежала в четырех километрах южнее, куда завалился самолет, как и во всей ближайшей глухой и бездорожной округе, не было не только никаких войск, но хотя бы захудалого склада, куда можно было бы направить бомбардировщик, если б он не падал, а летел.

Но разве это остановит усердие «следопытов»? Не помню, чтоб во время войны с такой интенсивностью вспыхивали тараны, а о тех, что были, мы знали из газет и приказов наперечет, по пальцам. Зато Зайцев за мирное время набрал их более пятисот! Переполнив список ложными сведениями, он грубо подверг недоверию обстоятельства подвигов и тех, кто действительно нанес урон врагу ударом своего самолета. Воистину медвежья услуга героике советских Военно-Воздушных Сил!

Не беру таранные удары все чохом под сомнение, но что касается дальних бомбардировщиков, то с абсолютной достоверностью, с опорой на документы и архивные исследования военного историка Анатолия Сергиенко знаю, что ничего общего с таранными ударами не имела гибель целого ряда экипажей, зачисленных в зайцевские «четьи минеи». Начать с лейтенанта Анисимова, однофамильца нашему: 26 июня 41-го года его самолет был сбит звеном истребителей над целью, после чего круто пошел к земле. Других свидетельств нету. Капитан А. С. Ковалец 5 июля 41-го года пропал без вести. Капитан П. П. Холод, командир звена, на самом деле оказался старшим сержантом,

воздушным стрелком. И этим все сказано. Лейтенант Корякин 12 ноября 41-го года был сбит над Калининским мостом. Его самолет перевернулся на спину и горящим упал в черте города. Капитан К. В. Ильинский 4 марта 42-го года не вернулся с боевого задания. Пропал без вести. Самолет капитана А. К. Кувшинова 28 июня 42-го года упал у линии фронта на своей территории. Майор С. Д. Криворотченко 3 ноября 42-го года сгорел во время взлета из-за возникшего пожара на левом моторе. Майор А. П. Чулков 7 ноября 42-го года разбился в районе Калуги на своей территории. Младший лейтенант Б. Ф. Скрипко 15 января 43-го года погиб при посадке на горящем самолете на своей территории. Капитан А. Д. Гаранин 27 июля 43-го года не вернулся с боевого задания. Пропал без вести. Майор Г. И. Безобразов, командир звена, на самом деле старший лейтенант, штурман корабля. Вместе с экипажем 18 апреля 44-го года он не вернулся с боевого задания. Его судьба неизвестна. Лейтенант В. И. Ивакин 8 июля 44-го года пропал без вести. Самолет лейтенанта В. Я. Короткова 22 сентября 44-го года после выполнения задания на пути к аэродрому упал, взорвался и сгорел. Причина катастрофы неизвестна. Самолет младшего лейтенанта А. Г. Белоусова также упал при возвращении на свой аэродром. Место падения не найдено. Капитан П. И. Романов 17 апреля 44-го года после выполнения задания не вернулся на свой аэродром. Пропал без вести.

Случались удивительные находки и в архивных раскопках. В делах 50-й авиадивизии отмечен подвиг младшего лейтенанта К. Д. Крылова, 17 октября 41-го года направившего «горящий самолет на скопление вражеских машин». «Экипаж погиб славной и героической смертью», – сказано в том документе. А он и сейчас жив-здоров – лейтенант Крылов, поскольку в тот день, когда его сбили, благополучно спасся на парашюте. А куда упал самолет – не знает. И о «подвиге» своем услышал совсем недавно.

Но известны и всесторонне засвидетельствованные броски подбитых самолетов на военные объекты фашистов. О воздушных таранах не говорю – там, уж если не попал из пушек, можно попробовать и винтом – шанс остаться в живых, а то и спасти машину все же немалый.

Но наземные… Я задумываюсь над этим феноменом, не имеющим аналогов ни в одной авиации мира – не опускаться же до японских фанатиков! – в чем их природа? В безграничной, по терминологии наших идеологов, любви к социалистической Родине? В отчаянии? В ничтожной цене своей жизни? В «загадочной» русской натуре, наконец? Не у Зайцевых же искать ответы. Но однажды разговор с Зайцевым все же состоялся.

В молчании выслушав мои «нападки», он вдруг взвился:

– Что ж, по-вашему, и Гастелло не было?

– Гастелло был. Но и тут есть вопросы. Если самолет был управляем, почему бы не выбросить экипаж?

– А они решили погибнуть все вместе, с командиром.

– Откуда вам известно такое «решение»?

– А мне в Главпуре так сказали.

Тут я был обезоружен.

Со Сверчковым мы не поладили. Он собирался переходить в транссибирскую перегоночную группу и вскоре действительно исчез. Стрелки-радисты тоже оказались «чужими», и мне нужно было собирать новое «войско».

Иду в штаб. Куда же еще? Штурманские резервы начисто исчерпаны. Оставался один – старший лейтенант Василий Земсков, но он адъютант эскадрильи. По-детски толстощекий, не по возрасту (хоть и был он старше меня лет на восемь) полноватый, но очень подвижный крепыш. Земсков не знал ни дня, ни ночи в вечной беготне и телефонной перебранке. Все всё требовали от него немедленно – машины, койки, электрические лампочки, какие-то талоны и бог знает что еще. Но когда речь зашла о полетах – решение было мгновенным: готов! Нашлись и отличные стрелки-радисты – Николай Чернов и Алексей Неженцев. Штабные дела Земсков поручил своему помощнику, шустрому технику, легко поменявшему романтику аэродромного рева моторов на экзотику штабных коридоров, а сам облачился в летные доспехи и обзавелся картами. Штурманом он оказался великолепным – машину вел по ниточке, бомбил без промаха и делал все это с каким-то веселым азартом. Всякие там зенитные снаряды, истребители – будто не для него, а когда сбрасывал бомбы, приговаривал что-то озорное.

Долгий антициклон сменился целой чередой циклонов – неслись тяжелые тучи, срывались снегопады. Погода прижимала к земле, подставляла под прямой пулеметный и малокалиберный артиллерийский огонь, но совсем не избавляла от опасных встреч в свободном пространстве и с истребителями. И… не только фашистскими. В начале февраля такой «пассаж» чуть не кончился для нас бедою. Полные боевого возбуждения, мы уже возвращались с бомбардировки Дорогобужского моста (который, кстати, отлично накрыли), как вдруг в разрывах облаков нас прихватил одиночный «Мессершмитт-109» и успел, собака, прежде чем мы скрылись в облаках, обстрелять, не причинив, однако, какой-либо порчи. На этом дуэль закончилась, поскольку найти нас он больше не мог. Вскоре опять обозначилось чистое

небо, но это была уже своя территория, а заметив сбоку звено наших барражирующих истребителей «И-16», мы вообще почувствовали себя в полной безопасности. Тройка плавно приблизилась к нам и еще издали стала пристраиваться – видимо, ребята решили немного пройтись этаким сопровождающим эскортом рядом с возвращающимся с боевого задания кровным братом-бомбардировщиком. Но на всякий случай, для сердечного знакомства на полном доверии мы все-таки дали условный сигнал «я свой» – покачали крыльями и пустили ракеты. И вслед за этим по самолету градом посыпались пули: брызнули стекла с моего лобового козырька, пробоины горохом рассыпались по крыльям и верхней обшивке штурманской кабины. Ввязываться в дурацкую драку было бессмысленно. Я крикнул стрелкам: «Давайте по ним очередь!» – а сам, влипнув спиной в бронеспинку, резко перевел машину в глубокое пикирование до самых верхушек леса. От нашей пулеметной очереди «ишаки» враз рассыпались, затем, опомнившись, бросились, как дворовые шавки, в погоню, стреляя с дальних дистанций, но все мимо. А на нашем бреющем совсем отстали.

Ребята мои не пострадали, но машину после посадки пришлось заруливать к ремонтной мастерской – залатывать дырки.

Командир дивизии полковник Логинов, встречавший нас на аэродроме, пришел в ярость, бросился к телефонам, кого-то разыскивал, распекал, ругался. Куда там! Никаких следов. Небось все звено уже записывало в свой счет сбитого в группе, «на троих», «Хейнкеля» или «Юнкерса».

Что ж, такое бывало не раз. Наши машины мало кто в глаза видел, да и плакатных изображений своих самолетов, по причине их «секретности», в полках не было. Ну, а если в воздухе попадалась незнакомая конфигурация – огонь открывали без раздумий. Вероятно, по принципу: лучше уж по ошибке сбить своего, чем пропустить фашиста.

В грех впадали не только истребители, но еще чаще зенитчики. С ними, правда, если идешь на большой высоте, было проще. После первых залпов, как правило неудачных, а точнее, «запросных», мы успевали «обнюхаться» с помощью сигналов «я свой», но иногда идущего на малой высоте снимали первой очередью. Русоволосый красавец майор Калинин еле довел на одном моторе свой «Ер-2», подбитый в бою немецкими истребителями, до нашего аэродрома. Когда же его машина с очень уж непривычными формами – двухкилевая, с «обратной чайкой», – вся как на ладони проходила над Кратовом вдоль

стоянок, метрах на пятистах, девушки-зенитчицы с ближайшей батареи срезали ее первым залпом. Как они убивались потом на кладбище!

В конце января ко мне подошел комиссар Цыкин.

– А в партию ты думаешь вступать?

– Но это же преждевременный вопрос. Я только в начале войны стал кандидатом.

– Почему преждевременный? Разве ты не знаешь, что отличившимся в боях кандидатский стаж может быть сокращен?

– Так то отличившимся…

– А ты что? Вот по таким признакам тебе и пора подавать заявление.

Никак не думал, что это меня касается. Но я моментально загорелся:

– А рекомендацию дадите?

– Дам. И другие дадут.

Так и случилось. Я не мешкал и тут же написал заявление. Был принят. Еще свежо было в памяти шумное пионерское время, с шестнадцати лет – студенческий и армейский комсомол, и вот теперь – партия.

Я почувствовал, по ощущениям того времени, прямую причастность к великому делу справедливого переустройства мира и был горд этим. К Ленину я относился с абсолютным доверием. Образ его был мне понятен и близок. Сталина я чувствовал несколько иначе (с примесью страха, что ли?), и «градусы любви» тут были пониже. Но после XX съезда он слетел с меня мгновенно, как прах на свежем ветру, и больше ко мне в добром виде не возвращался. Весь последующий мучительный и медленный идейно-нравственный «переворот» я пережил значительно позже, когда почувствовал, что номенклатурная бюрократия высших эшелонов партийной власти, именовавшая себя не иначе, как собирательным именем «партия», в своих корпоративных интересах имела мало общего не только с народом, но и с той огромной массой коммунистов, что была растворена в нем. В общем, в то время у меня с идеями было все в порядке и какие-либо раздумья по этой части не мучили.

Тревожило иное – погода и фашистская ПВО. Поздно вечером командир поставил задачу бомбить Ржев – укрепрайон. Разведчики уточнили: город плотно забит войсками. Там сидели и те, уцелевшие, отброшенные от Москвы, и свежие, привезенные с запада, – с танками, артиллерией, боеприпасами. Пока они прочно окопались, но с прицелом на новый бросок к Москве. Кроме нас, в тот день кто-то еще должен был бомбить Ржев, но

все эти удары шли эшелонированно, врастяжку, а в сущности, одиночными самолетами.

Утром видимость была еле-еле: висел туман, падал снежок. В районе цели погода не обещала быть лучше. Пришлось ждать. Но вот облака чуть приподнялись, в конце взлетной полосы обозначались предметы. С КП взвились зеленые ракеты – сигнал на взлет.

Под нижней кромкой идти было невозможно – временами так прижимало, что мы теряли землю. Вышли за первый слой. Нигде ни просвета. Идем по расчету времени. Но вот кончилась последняя расчетная минута. Пора вниз, к Ржеву. Чем ниже, тем осторожнее подходим к земле. С полутысячи метров облака вдруг потемнели – стали просматриваться сосновые кроны. Внизу плотная дымка, сыплет снег.

Мы намеренно пересекли железную дорогу, идущую на Москву, точно определили свое место и с западным курсом, южнее дороги, пошли в сторону Ржева. Наконец Земсков дает правый разворот, и мы ложимся на боевой курс. Высота 600 метров. Над самой головой несутся облака. Выскакиваем на край города. Вот-вот сойдут бомбы, но на нас, как по команде, обрушился страшный ливень огня! Трассы тянутся к самолету со всех сторон, скрещиваются где-то рядом – над головой, ниже. Чернов и Неженцев бьют из пулеметов длинными очередями с обеих бортов, но огонь немцев только нарастает. Спасения нет. Я весь напрягся и ждал роковой развязки. В случае чего – хотя бы дотянуть к своим. Земсков всю эту огненную кашу видит не хуже меня, но она его как будто не касается. В азартном запале он то похохатывает, то вворачивает какую-то приговорку, вроде «о, как бегают эти гады!». Наконец, на исходе моего терпения, слышу долгожданное «сброс» и чувствую, как от самолета отрываются бомбы. Чуть доворачиваю вправо и сразу тяну вверх, в облака. Стрелки и штурман успели засечь взрывы бомб в скоплении танков.

– Хорошо! – ликует Земсков. – Врубили им разок. – И с небольшой паузой:

– Делаем еще один заход.

Я похолодел.

– Ты с ума сошел!

Было совершенно ясно: в первом заходе нам сошло. Со второго – отсюда не уйти.

– Так зачем же тратить длинную серию на короткую цель? Половины им на первый раз хватило. Уложим туда и вторую. Видел бы ты, как они там мечутся! Потеха!..

По-бомбардирски штурман прав. Но ведь это не полигон!

Делать нечего. Осматриваем машину. В фюзеляже стрелки обнаруживают несколько пробоин. Но моторы гудят, а рули послушны.

Все-таки наш выход на цель был для немцев неожиданным, а их огонь торопливым. Теперь они нас ждут и свой шанс не упустят.

Опять иду под облака, строю маневр, сжимаюсь в комок и как головой в омут – на боевой курс. Нас встречают пораньше и хлещут с еще большей яростью. Идем на полном газу с максимальной скоростью. Чернов и Неженцев достреливают последние патроны – беречь их нечего: в такую погоду истребители сидят на земле. Земсков дает довороты, но сидит тихо, не балагурит.

– Сброс! – кричит он. – Закрываю люки! Уходи, командир!

Ага, теперь и ты кричишь «уходи!». Облака прямо над нами. Скорее туда! Тяну штурвал на себя, машина ретиво лезет вверх, но, как назло, влетаем в рваный слой облаков, и, на мгновение войдя в них, я снова оказался у всех на виду, но теперь уже на сниженной скорости, потерянной в наборе высоты. Казалось, мы застыли на месте, и в нас, как в мишень, лупят со всех сторон.

Но вот все осталось позади. Экипаж успел засечь взрывы бомб в той же гуще машин и танков. Там валил густой черный дым, сверкали языки пламени.

Выходим за облака, берем курс домой. Пробоин прибавилось и в крыльях, но техника работает и тянет пока хорошо.

Значит, сошло и на этот раз. Всегда ли так будет?..

В один из дней майор Тихонов вызвал меня к себе.

– Приготовь машину на ночь. Слетаю с тобой в районе аэродрома.

Я отозвался «есть», а сам дрогнул: ночью давно не летал – могу и напортачить. Но деваться некуда.

…Стояла непроглядная, черная темень. Небо закрыли облака. На земле, кроме нескольких плошек на старте, – ни огонька. Не увижу их и в воздухе: наглухо затемненные города и деревни не выдавали себя ничем.

Задание было несложным – полеты по кругу. Первый из них я сработал, с моей точки зрения, вполне прилично – выдержал высоту, скорость, хорошо зашел на посадку. Машину в прожекторах посадил аккуратно, почти рядом с «Т». Тихонов в управление не вмешивался, весь полет молчал, а в конце пробега дал команду заруливать на стоянку. «Чего вдруг? Что-нибудь не так? А что?»… У командира, нужно думать, свои мерки в технике пилотирования, и я мог до них не дотянуться. Должно было

состояться по крайней мере полета три. Ну, два…

На стоянке быстро выключаю моторы, соскальзываю с крыла и встречаю медленно сходящего по стремянке из передней кабины командира. Обращаюсь по всей форме с вечным и неизменным для таких случаев докладом:

– Разрешите получить замечания.

– Завтра пойдешь на задание ночью, – сказал он и, не торопясь, пошел навстречу подходившей к нему группе наших старших командиров.

Это была такая неожиданная для меня радость, что я еле успел, уже вдогонку, поравнявшись с ним, спросить: можно ли сделать несколько тренировочных полетов самостоятельно?

– Да-вай! – как-то лихо, врастяжку произнес он. В интонации командира звучало хорошее настроение. Оно, видимо, передалось и его товарищам, потому что из темноты вскоре был слышен оживленный разговор, там замелькали огоньки папирос.

По количеству дневных боевых полетов я уже опередил в полку всех и все еще держался не сбитым. Может, ночью будет немного легче?..

От жадности я сделал еще три полета. Пожалуй, не так чисто, как тот, первый, но я почувствовал в себе уверенность и готовность к ночной боевой работе. И это, на том этапе моей летной жизни, было самым главным.

Не будучи слишком самонадеянным, смею, однако, думать, что мое «низкопородное» вкрапление в тихоновскую «элитную сборную» и последовавший затем боевой дебют моего экипажа раскрепостили командира полка от предвзятой недоверчивости к молодым летчикам и решительно побудили его уже в начале нового года без колебаний принять под свое начало молодых командиров кораблей, моих ровесников – Ивана Курятника и Гавриила Лепехина, великолепно заявивших о себе в боевых делах прямо «с порога» и ни в чем, по правде говоря, не уступавших нашей старшей боевой плеяде. Это тоже были молодые инструктора – командиры звеньев, а за ними шли новые волны сильных и умелых боевых летчиков: Франц Рогульский, Саша Романов, Глеб Баженов, Мишка Орлов… Полк наливался крепкой, «как спирт в полтавском штофе», молодой и здоровой силой.

На исходе января мы перелетели в Серпухов, оказавшийся почти на два года нашим главным местом базирования. На войне два года на одном месте? Нет, это не совсем так. Мы не раз на короткое время покидали Серпухов, перелетая на самые разные аэродромы подскока, чтобы приблизиться к районам боевых действий и увеличить боевое напряжение. Другими словами,

успеть в течение суток или только ночи совершить не один, а два, а то и три боевых вылета. Но, базируясь, как и другие полки, вокруг Москвы, мы могли, как никто другой, не теряя времени на смену аэродромов, действовать сегодня, скажем, под Ленинградом, завтра – в Крыму, а в следующую ночь – в Восточной Пруссии. Бывало и так, когда хватало темного времени: с вечера первый удар – на северном фланге советско-германского фронта, под утро – на крайнем юге.

Дальнебомбардировочная авиация была самой маневренной и мощной ударной силой из всех видов и родов войск. Жаль только, что высшее командование, особенно в первый год войны, не всегда считалось с этими особыми свойствами дальних бомбардировщиков, частенько распыляя их силы и применяя там, где могли бы справиться другие.

Аэродром наш был очень уютный и живописный. По зеленому лугу вдоль прямого берега Оки, пролегала взлетно-посадочная полоса. Вровень с нею, но подальше, кривыми изгибами и врастяжку, где в капонирах, а где в открытую, раскинулись самолетные стоянки. Против центра полосы, поодаль – врытые в зеленую горушку КП и служебные землянки. А за ними, на небольшой возвышенности, виднелись крыши крупной деревни Липицы. Здесь в домах и избах был ночлег наших техников. Летный же состав жил неблизко – на дальнем краю Серпухова в сосновом бору, рядом со штабами, где еще сохранились довоенные постройки каких-то авиационных школ и курсов.

Жизнь в Серпухове обрела почти размеренный ритм: к вечеру выезжаем на аэродром, утром возвращаемся в общежития. Туда и обратно, держась друг за друга, стоя и сидя на бортах, нас доставляли, катя через весь город, старые трехтонки и скрипучие грузовички-полуторки.

С началом весенних разливов полк покидал обжитые места и подсаживался к «богатым» соседям, сидевшим на бетонных покрытиях, а случалось и выживал кого-нибудь из тех, кто мог еще работать с грунта. Но наша приокская пойма после спада воды «приходила в себя» сравнительно быстро, и уже к началу лета, когда она снова была готова держать на себе тяжелые машины, мы возвращались в свои «пенаты».

Ставя очередную задачу на боевые действия, в которых ночью впервые участвовал и мой экипаж, майор Тихонов, глянув в мою сторону и чуть подумав, неожиданно сказал:

– Пойдешь в паре с Радчуком.

– Как, – не удержался я, – строем?

– Именно, – ответил командир строго.

Этого я не ожидал. Днем строем – понимаю. Но ночью?.. В

полку никто ночью в строю на задание не летал. Ну, разве сам Тихонов, когда водил эскадрилью с Эзеля на Берлин. Он строил ее в колонну звеньев, а перед выходом на береговую черту в районе Штеттина рассредоточивал всех поодиночке для самостоятельных действий. Зато командир знал: в район целей он привел всю эскадрилью. В условиях радиомолчания и скупых средств навигации такая подстраховка сильным экипажем ведущего была не лишней.

Так он, видимо, рассуждал и сейчас, желая упростить мою задачу, хотя ни Земсков, ни я не давали повода для каких-либо сомнений в нашей навигационной подготовке. Павел Петрович – летчик и командир бывалый, надежный, а что касается Паши Хрусталева, то если и штурманы бывают рожденными с даром божьим, как, скажем, математики или художники, то и он именно из таких, совсем немногих.

«Что ж, ночной строй для меня не в диковинку, а дальше линии фронта Пал Петрович все равно не поведет, – прикидывал я, – там нужно нам обоим выключать бортовые огни, а мне отваливать в сторону для самостоятельного полета».

Все так и произошло – даже раньше. Еще не доходя до линии фронта, нас обволокла какая-то темная влажная муть. Огоньки ведущей машины стали расплываться, но были еще видны, а затем в облаках исчезли. В то же мгновение я отвернул в сторону, изменил высоту, выключил огни и немного спустя взял прежний курс. Облака оказались не сплошными, и чем дальше мы уходили от линии фронта, тем становились реже. В их разрывах стала просматриваться земля, и по изгибам рек, направлениям крупных дорог, вдруг обозначавшихся в ее черноте, мы уточняли свое место.

Вскоре на горизонте в разных местах зашевелились лучи прожекторов, замелькали искры рвущихся в небе снарядов и вспышки бомб на земле – дальние бомбардировщики обрушивались на немецкие скопища войск и техники. Над целями изредка загорались и погасали светящие бомбы. География окончательно прояснилась – вот видна Вязьма, просматриваются даже Орша, Могилев. Но мы подворачиваем на Смоленск – нам туда. Где-то рядом идет Радчук, а цепочкой впереди – Урутин, Кузнецов, комиссар Чулков, еще кто-то. Идут и за нами.

Еще не видя геометрии города, различаем район железнодорожного узла и готовимся к выходу на боевой курс. Картина сосредоточенного ночного удара фантастическая! В ней трудно с непривычки разобраться, а мы, ничего не выдумывая, напрямую несемся к своей точке прицеливания. Прожектора нас схватили мгновенно и дружно, артиллерийский огонь прицельно

садит прямо по машине. Но деваться некуда, нужно идти вперед. Снаряды рвутся так близко, что слышен запах горелого пороха. А боевой путь все не кончается. Мы дуем по струнке, на постоянной высоте и скорости, и я понимаю: лучших условий пушкарям для прицельной пальбы не придумать. Лучи слепят штурмана, мешают прицеливаться, но цель он видит – там рвутся бомбы. Наконец ушли туда и наши – все сразу. Я стал маневрировать и, чтобы увеличить скорость и скорее вырваться, перешел на снижение, но прожектора нас не выпускали и стрельба не ослабевала. За границей зоны ПВО лучи круто наклонились, вытянулись в нашу сторону, держа с хвоста. Огонь, правда, стал утихать, и нас, наконец, отпустили восвояси.

– Как хоть бомбы положил, штурман? – вздохнул я.

Вася Земсков оживился:

– Бомбы легли хорошо – прошли через большой очаг пожара. Огня мы им подбавили.

По пути на свой аэродром нас больше никто не трогал: линия фронта по-прежнему была под облаками, только кое-где ползали по ним круглые белые пятна от лучей прожекторов, пробивавшихся снизу, да иногда по сторонам взрывались одиночные бесприцельные снаряды.

Вырвались – и ладно. Наверно, так и полагается на войне. Живем до следующего раза.

Пошли очередные боевые полеты, и в каждом из них почти одна и та же картина – неминуемо попадаешь в прожектора и весь огонь собираешь на себя. А как другие? Я заметил, что в те мгновения, когда ПВО обрушивается на наш самолет, на целях особенно интенсивно рвутся бомбы других экипажей. Значит, они умеют воспользоваться этой минутой? Да, кроме того, оказывается, не со всех сторон огонь одинаков – есть направления просто со слабой обороной, и оттуда идти на удар гораздо проще, если, конечно, это не противоречит условиям задания. Наверное, не следует ломиться на цель с ходу, очертя голову, а осмотреться, выбрать менее простреливаемое направление, выждать удобное время, когда огонь будет сосредоточен на других самолетах, и – вперед! «Кстати, не длинноват ли у нас боевой путь?» – прикидывал я. Земсков тоже так считал – длинноват.

Эта наука ко мне приходила постепенно, в правоте ее я все больше убеждался на практике. Другие летчики тоже так поступали, но многие делали иначе. Кто-то спешил взлететь раньше всех, чтобы первым выйти на цель, полагая, что этим достигается внезапность атаки, когда ПВО, захваченная врасплох, в лучшем случае способна открыть беспорядочную стрельбу. Другие предпочитали бомбить в последнем эшелоне,

рассчитывая, что измотанные зенитчики в конце удара не в состоянии поддерживать организованный огонь, но в тот период у нас было так мало сил и много задач, что изматывать ПВО нам пока не удавалось.

Каждый был прав по-своему. Предстояло вырабатывать и свои принципы, хотя вряд ли они могли быть универсальными, если учесть, что ПВО не только каждого объекта была построена по-разному, но существенно видоизменялась от налета к налету.

Удар по Минскому железнодорожному узлу вселил уверенность в надежности обретенного запаса прочности: этот район защищался очень сильно, но мы сумели пройти нетронутыми через все его пекло, уложили бомбы по забитым составами станционным путям и, подняв к небу новые языки пламени, ушли от цели. Нас, правда, на выходе все-таки схватили и отлупили, но терпимо, без последствий.

Ну а что касается истребителей, то немцы в темные ночи появлялись редко и еще реже ввязывались в бой, хотя иногда им удавалось подкараулить на проторенных маршрутах зазевавшийся экипаж и пустить его горящим к земле.

Как бы то ни было, среди проблем ночных боевых действий преодоление ПВО выглядело делом особенно сложным. Это волновало и экипажи, и наших командиров.

В один из дней комдив Евгений Федорович Логинов в небольшом зальчике нашего общежития собрал летный состав и предложил нам поделиться друг с другом опытом выхода на цель, рассказать, как каждый из нас строит противозенитный маневр, как поступает при встрече с истребителями. В некотором роде – конференция.

Выступали большей частью летчики тертые, побывавшие в тугих переплетах и этой войны, и тех, что были в Финляндии, Китае, Испании.

Я вслушивался в этот пестрый разговор, но не находил в нем причалов. Кто-то всех убеждал в своей правоте, другие, переча ему, противопоставляли свой опыт. Настораживали самые бойкие. Явно бравируя своей лихостью и откровенно нажимая на впечатления комдива, они, выходит, как бы и огня не замечали, шли сквозь него напролом, будто и в самом деле, как было принято произносить, ораторствуя на собраниях и митингах, «презирая опасность и саму смерть». Сразу вспомнились те серии бомб, что иногда ложились далеко от цели – в стороне от нее или с большим недолетом. «Не ты ли, шельма, туда их швыряешь, а сейчас рисуешься перед командиром дивизии?..»

Но вот встал капитан Евгений Петрович Федоров, командир

эскадрильи братского полка, Герой Советского Союза еще с финской войны, небольшого росточка, стройный, весь такой ладный – и в фигуре, и в одежде, – очень симпатичный, всегда с хорошим настроением, с легкой приятной улыбкой на добром и приветливом лице. Он куда поопытнее многих других, но что еще нового можно было внести во все уже сказанное и пересказанное? И вдруг я понял – вот оно, самое важное и стоящее из всего слышанного здесь, Евгений Петрович никому ничего не навязывал, ни с кем не спорил. Он просто рассказал о том, как он поступает, выходя на сильно прикрытую цель.

– Набираю высоту выше заданной метров на 500–600, хорошенько прогреваю моторы, перевожу винты на большой шаг, чтобы они меньше гудели, и перехожу на снижение с минимальной вертикальной и поступательной скоростью. Окончание снижения должно совпасть с началом короткого боевого пути. Здесь я увеличиваю обороты до минимально необходимых для горизонтального полета, чтоб штурман успел подсчитать путевую скорость и угол сноса, и жду, пока оторвутся бомбы. Потом снова убираю газ, перехожу на снижение и, маневрируя между лучами прожекторов, ухожу из зоны зенитного огня. Мой планирующий полет с винтами на большом шагу и малых оборотах в общем гуле других машин, стрельбы и рвущихся бомб на земле не слышен. Его не успевают засечь и тогда, когда самолет идет на минимальных оборотах в горизонтальном полете на боевом пути. Вот и вся затея, – смеется он. Да, в этом был смысл!

Ведь система ПВО объекта работала примерно по такой схеме: звукоулавливатели пеленгуют место самолета, а синхронно связанный с ним самый мощный прожектор почти безошибочно, прямо с момента включения, вонзает свой луч в запеленгованную цель. Его мы называли «царь-прожектор». Иногда таких «царей» бывало два, а то и три. Остальные, помельче, наводились уже вручную. Они как шавки десятками бросались на освещенный самолет, и вот туда, в это пересечение лучей, где яркой вечерней звездочкой сверкал бомбардировщик, и садила со всех стволов зенитная артиллерия.

Конечно, шел поиск самолетов и на ощупь – по гулу моторов, по свисту падающих бомб, но в грохоте пушек и бомбовых взрывов прожектористов редко посещали удачи, а артиллерия вынуждена была прибегать к заградительному, отнюдь не прицельному огню или бить наугад, вразброс.

Всем, сказанным капитаном Федоровым, я был буквально поглощен. Сомнений нет, в очередном боевом полете (когда он – завтра?) непременно испробую все это над целью.

Вечером потолковали с Земсковым. Кое-что прикинули. Выходит, чем выше высота удара, тем больше должен быть ее изначальный запас. Но все укладывается в пределы пятисот – восьмисот метров.

И вот 28 февраля мы идем на Оршу, наносим удар по аэродрому Балбасово, где засели бомбардировщики, бомбящие Москву. На внешних замках под фюзеляжем висят РРАБы – ротативно-рассеивающие авиабомбы. Это огромные и неуклюжие, с тупыми носами цилиндры, плотно начиненные малокалиберными осколочно-фугасными или зажигательными бомбами. Они прочно закрыты гнутыми крышками и туго стянуты надрезанными металлическими поясами. Стабилизаторы корпуса, изогнутые, как винты морских кораблей, оснащены шарнирами и стянуты тросами. Такая бомба, сойдя с замков, освобождается от тросов, раскрывает стабилизатор и, устремясь к цели, начинает неистово вращаться. Центробежные силы внутренней начинки распирают ее бока, пока на заданной высоте расчетливо надрезанные пояса наконец не выдерживают, лопаются и из раскрытого настежь корпуса веером, во все стороны, разлетаются бомбочки, накрывая на земле своими взрывами большие площади. Много ли надо самолету? Одна удачно вонзившаяся в крыло или фюзеляж, где располагаются бензобаки, зажигательная бомбочка запросто сожжет, а то и взорвет этот самолет, да еще от него достанется и соседним. Но кроме РРАБов, внутри наших люков висят еще стокилограммовые фугасные бомбы. Придется делать два захода – слишком большая разница в углах прицеливания, тем более что РРАБы нужно сбрасывать под более крутым углом, чем сотки.

Оршу, ее аэродром и железнодорожный узел уже бомбили не раз, и огневая защита этого района от налета к налету усиливалась и перестраивалась до неузнаваемости. Но сегодня оборона Балбасова выглядела неприступной: по небу шарил целый лес прожекторов, зенитные снаряды крупного калибра густо и непрерывно рвались на высоте бомбометания.

Мы подошли с запасом высоты и, как условились, на приглушенных моторах перешли на снижение. Расчет не удался. Я слишком рано потерял высоту, скорость упала до опасно малой, сильно остыли моторы. Пришлось давать полные обороты и выходить на цель, как и в прошлом, вероломно. Ночь была лунной, и это, вероятно, несколько мешало прожектористам действовать уверенно. Во всяком случае, нас схватили поздно, и огонь вокруг хотя и был очень сильный, но довольно рассеянный. На стоянках в разных углах аэродрома рыжели пожары. Полк уже заканчивал бомбежку. Второй заход мы предприняли с другого, с

нашей точки зрения, более удобного направления. На этот раз все шло по расчетам. Странно было сидеть в планирующем самолете. Нас окутывала какая-то таинственная тишина. Вместо привычного гула слышалось шипение воздуха в винтах и крыльях. Мы уже вышли в зону действия огня и прожекторов, но нас, как невидимку, никто не трогал, хотя по-прежнему тянулись с земли, качаясь в небе, белые стволы лучей и со всех сторон рвались тяжелые снаряды. К точке прицеливания мы не шли, а тихо ползли, подкрадывались. Земсков, давая поправки в курс, даже перешел на шепот. Это было смешно, и я намеренно громко спросил его:

– Ты чего шепчешь, Вася?

– Да потому же, что и ты.

Оказывается, и я в тишине полета не заметил, как невольно приглушил голос. Мы оба рассмеялись и умолкли.

Начался боевой путь. Всю серию бомб Земсков уложил наискось вдоль стоянки. В лунном освещении на снежном покрове, да еще с горящими самолетами, она была видна как днем. От наших бомб засветились новые очаги огня. Лучи прожекторов забегали учащенно, воздух гуще засверкал взрывами снарядов, но все это вокруг, беспорядочно и суматошно. Мы снова снижаемся на минимальной скорости. Долго, слишком долго болтаемся в огне, еле-еле выползаем из этого кипящего котла. Терпение мое на исходе. Так хочется дать полный газ и поскорее вырваться на свободу, хотя нас еще никто не нащупал.

Когда высота дошла примерно до тысячи метров и мне показалось, что мы уже у самого предела опасной зоны, я резко и до отказа послал сектора газа вперед и перевел винты на малый шаг. Моторы разом на высоких нотах взревели, резко рванули вперед, и в то же мгновение наш самолет был схвачен с хвоста доброй дюжиной прожекторов, а вокруг яростно заплясали взрывы снарядов. Я бросал машину из стороны в сторону, увеличил угол снижения, чтобы еще добавить ей скорости, но лучи, ложась все ниже и ниже, следовали за нами, а огонь окутывал нас все плотнее.

И вдруг, как срезанная, оборвалась стрельба, хотя прожектора бросать нас не собирались. Резкая, беспокойная мысль: «В чем дело, почему перестали бить?»

– Чернов, – ору, – за воздухом!

Глянул влево назад – и ахнул: над нами совсем рядом висела черная туша двухмоторного «Мессершмитта-110». Чернов, кажется, опередил его, запустив по черному брюху длиннющую очередь со «шкаса», но и тот успел выпустить со всех своих носовых точек мощный сноп огня, с грохотом впившийся в тело

нашей машины. Круто, с резкой потерей высоты, заваливаю разворот влево. Даже обороты прибрал моторам, чтоб сократить радиус разворота. Но уже вижу: приборная доска разнесена в клочья, на центроплане множество дыр. Когда земля оказалась совсем рядом и я дал газ обоим моторам, левый уже полных оборотов не давал, а нагрузка на руле высоты возросла неимоверно – самолет задирался вверх. Но самое страшное было в другом – в передней кабине застонал и умолк Вася Земсков. «Какая скорость? Можем ли мы держаться в воздухе или сейчас рухнем? Может, лучше, пока не упали, сесть вон на ту белую плешину?..»

– Чернов, Неженцев, что на ваших приборах?

– Высота 200, скорость 240.

– Ого, жить можно.

– Где истребитель?

– Горит на земле!

Действительно, сзади, за правым бортом, ярким пламенем сверкал костер. Так горят только самолеты. Этот «наш». Ловко подцепил его Чернов. Но, я думаю, такую массивную колоду, как «Мессершмитт-110», одной даже очень длинной очередью свалить трудно. Скорей всего, Николай убил пилота.

– Вася, что с тобой случилось? – спрашиваю наконец Земскова.

– Я ранен в спину. Не могу подняться. У меня не двигаются ни руки, ни ноги. Бери курс восемьдесят, – на память дает он прямой обратный курс на свой аэродром.

Магнитный компас, большой, как кастрюля, прибор, с тяжелой плавающей картушкой, в моей кабине стоит на полу рядом с левой ногой. Он цел, и я беру заданный курс. Потом смотрю на карту и соображаю, что если отвернуть градусов на 20 правее, туда, где линия фронта выпятилась ближе к нам, то мы сможем выйти на свою территорию, если дотянем, минут на 15 раньше. Это дальше от аэродрома, но ближе к своим войскам. Так и делаю, и пока есть возможность – набирать, набирать высоту. Я еще не знаю, какие загадки нас ожидают. До линии фронта 350 километров. На подбитой машине это почти полтора часа лету. Радисты регулярно дают высоту и скорость. За режим я спокоен. Но сил удерживать штурвал в наборе высоты уже нет. Пришлось снять с педали левую ногу и коленом упереться в баранку. Высота постепенно дошла до 4000 метров. Больше набирать не стал – Земскову будет трудно дышать. Ему и без того тяжко. Говорит он спокойно, пытается помочь мне советами, спрашивает об экипаже и машине, но я прошу его не волноваться, убеждаю, что мы летим не хуже других и скоро будем дома. Полдороги прошли. И мне

уже кажется, что теперь нам ничто не угрожает – впереди наш аэродром и заветная посадка. Вот только перейдем линию фронта и довернем к нему, родимому, а там каких-нибудь полчасика…

Как бы не так!

Среди ровного и уверенного гула правый, самый верный и сильный, вдруг зашелся мелкой дрожью, и тут же лопасти его винта застыли в неподвижности. Заклинился! Остался без масла. Значит, бак был пробит. Откуда мне знать без приборов температуры и давления масла, разбитых вместе с приборной доской, что назревает такая беда? Да и что бы я сделал, если бы знал? Заранее выключил? Было бы еще хуже – вращающийся винт только создавал бы лишнее сопротивление.

Делать нечего. Чуть уменьшил скорость и перешел на медленное снижение с одним слаботянущим мотором. Земсков встревожился, стал убеждать, что его дело безнадежно и лучше всего машину покинуть. Нет, дорогой, мы пока летим, а не падаем и будем лететь до тех пор, пока есть высота, а подойдет земля – найдем что-нибудь подходящее и сядем вместе.

Радисты по-прежнему докладывают о высоте и скорости, но голоса их становятся все глуше: вместе с правым мотором остановился и генератор. Теперь мы держимся на одном аккумуляторе, а он, бедняга, на морозе быстро садится.

Высота полторы тысячи метров, и тут – новое «вдруг»: фыркнул и стал останавливаться левый мотор – винт, потеряв тягу, завращался, как ветрянка. Бензин? Конечно, бензин! Мгновенно включаю резервную группу и закрываю краны баков, на которых только что работал. Мотор вроде как поперхнулся, зачихал, но все-таки уверенно забрал и потащил дальше. Топливные баки, выходит, тоже текут, а бензиномеры разбиты. В резервных баках бензина совсем мало. Пробую еще одну группу. Мотор не глохнет. На ней и пойдем. Где-то здесь должна быть линия фронта. Я не очень уверен в этом потому, что она себя ничем не обнаруживает – ни пожарами, ни стрельбой. Пальнул бы кто-нибудь, что ли. Середина ночи. Фронты, оказывается, по ночам тоже спят. Но не может быть, чтобы я просчитался. Если линия правильно нанесена на карте, то мы над своей территорией. Высота метров 400. Нужно готовиться к посадке. Под нами проходят то лесные массивы, то широкие поляны. Вот на первой очередной мы и сядем. Даю команду:

– Чернов, Неженцев – покинуть самолет!

Их еле слышно, но меня, видимо, поняли. Они что-то докладывают и через мгновение на мои оклики не отвечают. Значит, пошли. Тяну дальше. Среди резкой черноты лесов вижу впереди большое белое поле. За ним – снова лес. Туда уже нельзя.

Высота не более двухсот метров. А может быть, и сто. Шасси не выпускаю – на незнакомой снежной целине можно перевернуться на спину. Сядем на фюзеляж. Поляна с виду ровная, белая. Снижаю обороты единственному левому, приближаюсь к снежному покрову, включаю фару, а она не светит. Придется на ощупь. Как бы не ошибиться. Высоко ли до снега? Белая равнина скрадывает понятие о высоте. Благо под правым крылом пронеслась верхушка одинокого небольшого деревца. Земля рядом! Выключаю мотор, подбираю штурвал на себя. Легкая, без шасси и закрылков, машина долго несется над нетронутой белизной, медленно проседает, и я чувствую, что она вот-вот коснется целины.

Снежный шквал с головой накрыл нас. Резкое, тряское торможение. Это всего на несколько секунд. Потом – тишина. Медленно оседает снег. Ясная лунная ночь. Вокруг – никого. Скорей к моторам. Кажется, все в порядке – ни возгорания, ни дыма, ни тления. Теперь через верхний люк – пришлось его выбивать – к Земскову. Он лежит на спине в неудобной позе. Голова отброшена на сиденье. Совершенно недвижим – не может пошевелить даже пальцами. Я никак не пойму, где его раны.

– Вася, куда ты ранен?

– Спина…

Распахиваю его комбинезон, чуть приподнимаю спину, забираюсь рукой под рубашку. Следов крови не нащупываю. Их я не вижу нигде. Догадываюсь, осколки впились в позвоночник. Парализованы все двигательные центры. Он спрашивает, где мы сели.

– Кажется, у своих, – неуверенность меня пока не покидает. А вдруг ошибся? Может, пока не поздно, перетащить Земскова в лес, а там видно будет? Но с первой же попытки приподнять его стало ясно – в верхний люк, в который только и можно, выжимаясь на руках, выйти вертикально одному человеку, недвижимое Васино тело ни за что не протащить.

Земсков чувствует мою беспомощность и, чуть ли не заискивая, умоляет меня:

– Застрели меня, Вася, прошу тебя, я все равно жить не смогу. А сам уходи. Иначе и ты пропадешь.

О, хорошо, что он заговорил об этом. Я забрал у него, от греха подальше, пистолет, обоймы, переложил в свой карман, успокоил его. Тут и будем ждать своей судьбы. Потом распустил парашют, расстелил его по кабине, удобно уложил голову, тело и решил заглянуть в кабину радистов, к пулемету, может, пригодится? Но тут я заметил осторожно подходившую с левой стороны одинокую фигуру. Кто он? Длинная шинель, глубоко

надвинутая шапка. В правой руке винтовка. Только очертания. Шаги глубоко утопают в снегу. Ни лица, ни деталей одежды. Он постоял у киля, медленно прошел вдоль фюзеляжа, обогнул левое крыло, подошел к передней кабине. Все больше убеждаюсь – наш солдат.

– Стой, ты кто? – резко выскочил я из кабины, держа в его сторону «ТТ».

Он опешил от неожиданности такой встречи, помолчал чуть-чуть, потом спокойно сказал:

– Красноармеец я.

Солдат, несомненно, разглядел на киле и фюзеляже красные звезды и был уверен, что это наш самолет, потому так спокойно и держался. Теперь развеялись и все мои сомнения.

Между тем к нам с трех сторон приближались на лыжах вооруженные люди. Это были конники кавалерийского корпуса генерала Белова. Даже с их помощью мы с большим трудом извлекли Земскова из кабины. Связали две пары лыж, удобно уложили его и потихоньку повезли к деревне. Прямо оттуда на полуторке – в Мещовск, в полевой госпиталь. Утром, перед уходом в свою часть, я наведался к нему. Он лежал на высокой койке и мог поворачивать только глаза. Увидев меня, разволновался, просил забрать с собою. Я успокоил его, как мог. Зашел к врачу.

– Долго не продержится – слишком тяжелые поражения. И помочь мы ему не сможем. Будем вызывать санитарный самолет. Может, в Москве ненадолго облегчат его страдания…

Но в Москву лететь не пришлось. Вскоре в полк пришло извещение: старший лейтенант Василий Петрович Земсков скончался.

Чернов и Неженцев, как и я, порознь, где пешком, а где на попутных машинах и подводах, добрались до Серпухова и снова были вместе. Но нас не ждали, вещи успели перенести в каптерки. Оказывается, драка под Оршей не прошла незамеченной, но поскольку наш экипаж с задания не вернулся, то сбитый самолет был зачислен в полку по разряду очередной боевой потери.

Сгруппировались мы быстро. Появился и новый штурман. Это был старший лейтенант Алексей Васильев. Высокий, плечистый, с крупными чертами скуластого, немного рябоватого, в оспинах лица. Этот ростовский разбитной парняга, плотно впитавший в себя «романтику» знаменитого города, был лет на десять старше меня и с первого же знакомства занял какую-то покровительственную манеру общения. Меня это не смущало, но, признаться, не ввергало и в восторг. Весь полк уже знал его неуемную, шумную веселость, широкую разудалую натуру. Любил

он громко петь и раскатисто хохотать, не особенно считаясь с местом и обстоятельствами. В сорок первом военном году Васильев воевал где-то на юге, на фронтовых бомбардировщиках, но экипаж погиб, а ему удалось спастись. Об этом он не любил вспоминать и, кажется, пытался отвязаться от памяти той трагедии этим часто казавшимся напускным весельем.

А еще раньше, до школы стрелков-бомбардиров, которую Васильев окончил накануне войны, он был шеф-поваром ростовского ресторана «Ривьера». И несмотря на свою новую ипостась – военного штурмана, – поварскую профессию не забывал, благоговейно и преданно любил и гордился ею. В чемодане Васильева всегда хранился до хруста накрахмаленный колпак, высокий, как пасхальный кулич. Иногда Алексей водружал его на свою лысеющую макушку, чтоб полюбоваться в нем своим отражением в зеркале. Когда же после боевого полета полк заполнял летную столовую, Васильев обыкновенно исчезал на кухне, облачался в поварские доспехи и, ненадолго окунувшись в мир кулинарного созидания, вдруг появлялся в зале, торжественно несущим к нашему столу на прямых пальцах высоко вытянутой руки широкий поднос, обставленный собственноручно приготовленными завтраками, где даже обыкновенные овощи были превращены в какие-то фантастические цветы и пестрые фигурки, окружавшие не менее искусно сотворенные мясные яства. Его шествие сопровождалось веселыми остротами, летевшими к нему со всех концов зала, но им навстречу, под громовой хохот уже неслись отборные перченые тирады самого Васильева. К законным фронтовым ста граммам водки, полагавшимся летному составу после боевого вылета, кухонные поклонницы веселого нрава «мастера кулинарного искусства» умудрялись «от себя лично» добавлять ему еще граммов сто. В эти минуты «мастер» пребывал в состоянии величайшего блаженства. Но и штурманом Васильев был умелым. Хоть и тяготел он больше к визуальной ориентировке, сохранив эту привычку с фронтовой авиации, все же разбирался и в радионавигации, а бомбардиром был искуснейшим. Правда, к моему удивлению, неузнаваемо преображался в полете: весь напрягался, иногда нервничал, при малейших неполадках в самолетной аппаратуре или в непредвиденном усложнении обстановки злился, ругался… Весельчак и хохотун на земле – ни одной шутки не исторгал в воздухе и совершенно не воспринимал моих. Можно было подумать, что в этом выражалась некая скрытая настороженность, а то и недоверие ко мне как к летчику, но он никогда не соглашался летать в других экипажах.

Однажды в черную весеннюю ночь на подходе к своему аэродрому нас схватила пара прожекторов московской ПВО. Решили, видимо, проверить – свои ли? В ту пору довольно часто в район базирования дальних бомбардировщиков проникали «Мессершмитты-110», и не без успеха: кое-кого из зевак, удачно подкараулив, нет-нет да и отправляли на землю. Нам в своих прожекторах полагалось дать условный сигнал комбинацией ракет «я свой», что и намерен был сделать Васильев, но ракетница только клацала, а чертов заряд, несмотря на смену патронов, не воспламенялся. Прожекторы нас цепко держат, передавая друг другу, ждут сигнала, а мы молчим. Условных миганий бортовыми огнями им было мало. Васильев, сотрясаясь от злости, перечислял всех богов и матерей, а ракета не шла. «Так могут нас нечаянно и шарахнуть», – подумал я. И в тот же миг в передней кабине раздался глухой взрыв. Она озарилась красным огнем, сквозь прорезь приборной доски я видел, как там ошалело носилась тень штурмана – не иначе, как саданули по кабине прямым попаданием.

– Алеша, – закричал я, – Алеша, что с тобой?

Васильев сопел и молчал, все еще мелькая в красном зареве. Ответил не сразу, только когда погас огонь.

Оказывается, в запале ярости он швырнул ту проклятую ракетницу в угол, но именно там она и сработала. Алексей еле настиг метавшуюся, как сатана, от борта к борту горящую ракету, сильно пожег руки, прожег перчатки, планшет. Хорошо, обошлось. Горящая ракета в самолете не шутка…

Но это так, к слову. Штрихи к портрету. Пожалуй, больше к характеру.

Машины у нас пока не было, и майор Тихонов переключил меня на пробные испытания системы слепой посадки «Ночь-1». Наземное оборудование было смонтировано на небольшом бывшем школьном аэродромчике, а бортовое – на легком учебном самолете «По-2». Руководил всей программой испытаний сам автор этой системы.

Я закрывался колпаком, взлетал, делал полет «по кругу» с четырьмя разворотами и заходил на посадку. До высоты выравнивания (ну, это примерно метров до десяти) все проходило более или менее благополучно, а дальше из полета в полет в управление вмешивался со второй кабины этот самый автор, который был немного и летчик. После этого приходилось открывать колпак и сажать машину визуально. Конструктор же добивался, чтобы я садился не открывая колпака. Это было уж слишком! Система для самой посадки не выдавала никакой информации, а на чутье… Какое может быть «чутье», когда ты

земли не видишь, а она рядом. Два или три раза грубая посадка под суфлеж конструктора мне все-таки удалась, но это была чистейшая случайность, ничего не имеющая общего с возможностями системы. Тут недалеко и до греха.

В общем, если бы та система обеспечивала вывод тяжелого самолета к торцу посадочной полосы до высоты хотя бы 30, ну 50 метров – лучшего и желать не следовало. Но работала она неустойчиво, дальность захвата сигналов была слишком мала. А сами сигналы слабы и прерывчаты. Довести ее до ума не удалось, и внедрения в практику полетов боевой авиации она так и не дождалась.

Путешествие во времени
Вечер на Масловке. Вверх по лестнице, ведущей вниз

Прервалась эта работа новой, неожиданной для меня задачей. Опять всплыл Клотарь. Потеряв всякую надежду вытолкнуть его на боевое задание, а может, надеясь со временем подавить в нем страх перед противником, командир полка поручил ему облетывать машины после ремонта и замены моторов. Полк работал с большим напряжением, боевые летчики уставали, и у них просто не хватало времени на облет своих самолетов. И тут Клотарь пригодился как нельзя лучше. Но преодолеть себя он не мог, да, видно, и не хотел, а страх, как ползучая болезнь, перешел и на обыкновенные полеты. Каждый полет доставлял ему великие муки, был завоеванием всех, кто выпускал его в воздух. Взлетал-то он сносно, в воздухе кое-как держался, но очень скверно садился: то грохнет несчастную машину с высокого выравнивания, то ткнет ее в землю на скорости. А двумя днями раньше он был командирован в подмосковный городок Монино для перегонки на наш аэродром отремонтированной там машины.

И вдруг – звонок начальника ремонтного завода: на разбеге Клотарь отклонился в сторону, налетел на трактор, убил тракториста. Изрядно пострадал и самолет.

– Езжай скорее в Монино, – приказал мне командир, – перегонишь машину с экипажем Клотаря. К твоему приезду она будет готова.

Я влез в комбинезон, напялил унты и пустился в путь. На попутной полуторке в вечерних сумерках вкатил в Москву. Чем дальше проникал в глубь ее улиц, тем больше охватывало меня волнение. Все, что увидел, ошеломило, потрясло… Я знал, что вся Москва затемнена, зашторена, перепоясана баррикадами и надолбами, стала совсем малолюдной, что на площадях и крышах стоят зенитные орудия и пулеметы, а в небе плавают аэростаты. Все так и было. Но не хватало самого напряженного воображения, чтобы представить эту картину во всей ее реальности. Может, это тяжелое чувство было обусловлено еще и тем, что всего лишь год назад, в зимний воскресный вечер, залитый огнями городского освещения, льющимся светом витрин и окон городских домов, мы веселой гурьбой моих новых друзей и подруг, до предела заполнив огромную машину тогдашних такси, катили «с ветерком» по широким улицам Москвы на вокзал, чтобы в

последний день моего отпуска попрощаться перед отъездом в Воронеж. Еще совсем не забылось, как заливались мы хохотом от веселых шуток и острот, вспыхивавших одна за другой. За стеклами машины плыл поток людей, казавшихся мне необыкновенно привлекательными, оживленными, пребывавшими в таком же добром расположении духа, как и мы. Во всем этом было столько осязаемой радости, даже счастья, что, казалось, оно будет всегда и его ничем невозможно будет ни погасить, ни разрушить. Я был в те надолго запомнившиеся мне минуты в состоянии какой-то влюбленности – то ли в кого-то из этих прекрасных женщин, то ли во всех сразу, а может, и в целый мир!.. Мне было жаль расставаться с Москвой, с друзьями, с тем вечером, но уже пора было возвращаться в свою эскадрилью, к летной братии, к полетам, ставшим потребностью моей души.

И вот теперь на погрузившихся в черный мрак улицах – ни огонька, ни звука. Только вдруг возникнут из черноты военные грузовики с крохотными густо-синими щелочками фар, которые совсем не освещают дорогу, а только обозначают себя, пройдут, пробиваясь куда-то по заваленным снегом улицам, и тут же потеряются в непроглядной тьме. И снова – никого. Но вдруг появляется патруль. Прикрывая ладонями тонкий, как спица, лучик фонаря, тщательно проверит документы, всмотрится в лицо, о чем-то спросит. И опять безлюдье, глухая темень, мертвая тишина.

Но Москва, грозная, мрачная, ощетинившаяся за маскировочными щитами и зашторенными окнами, жила, работала, стояла насмерть, а после того, как в недавнем декабре отбросила от своих стен миллионное фашистское войско, чувствовала себя вполне уверенно.

В Монино в тот вечер трудно было попасть, да и какой был в том смысл – на ночь глядя. «Может, дома, на Верхней Масловке, случайно окажется Федя, родной брат отца?» – подумал я и направился туда. Но квартира была на запорах, а Федя, сугубо гражданский человек, художник, пребывавший в военном запасе, как оказалось, в чине флотского майора, был уже где-то на Южном фронте, в Крыму, в действующем Черноморском флоте. Жаль, встреча с ним всегда была для меня большой радостью. Не было на свете человека, более близкого мне по душе и по духу, чем Федя.

В семье моего деда он был последним, тринадцатым ребенком. Отец родился первым. Когда в десятом году умерла их мать, а через год и отец, в живых оставалось всего четверо. Дед был иконописцем, и, вероятно, это призвание и ремесло уже стало наследственным, поскольку незаурядным художником был

и мой прадед. Но живописи дед учился не только у него, но и у Бунакова, того самого, у которого в другое время первоначальные уроки получил сам Репин.

Во всех церквах, где работал дед, в облике Божьей матери прихожане узнавали мою бабку Полину Ивановну. Она, говорят, была очень красивой, доброй, и дед любил ее нежно. Узнавали себя и прихожане – то в ликах ангелов, то апостолов.

Мой будущий отец учился у деда, помогал ему, но, чувствуя в себе художественную одаренность, тянулся к академическому образованию. Дед же его от себя не отпускал. И только после смерти родителей, оставив малышей – Федю и Ваню – на восемнадцатилетнюю сестру Таню, ставшую им матерью, уехал в Киев и поступил вольнослушателем в художественное училище. Одновременно, конечно, работал и высылал заработки в Екатеринослав, семье. Но спустя два года Таня, развешивая белье на чердаке, упала с лестницы и разбилась насмерть. Отец бросил учебу, вернулся к своим малым братьям и вскоре женился на тогда еще очень молоденькой, недавно окончившей гимназию моей будущей матери, дочечке вполне состоятельных по тем временам родителей. С живописью отец никогда не расставался, но в Первую мировую войну ушел работать в железнодорожное депо – рабочих-железнодорожников на фронт не брали. Это, кстати, дало мне счастливый повод во всех анкетах, а паче всего при поступлении в летную школу о своем происхождении уверенно писать «из рабочих» – звучало солидно и крепко. А то ведь «художник» – черт-те что. Правда, когда под конец службы я все-таки упомянул о действительной профессии отца, – кадровики вмиг закантовали меня по разряду «из служащих». Они лучше знают, в какой мне клетке сидеть полагается.

Первым в разгар Гражданской войны, никому ничего не сказав, ушел на фронт к Буденному Ваня и пропал на целых двенадцать лет. Ранней весной сбежал из дома и Федя. В свои шестнадцать он хорошо рисовал, писал маслом, многому научился у отца и работал вместе с ним. Вопреки мнению старшего брата он считал, что ему уже пора искать свое место в жизни. Первой школой, куда занес его случайный товарный поезд, был Донбасс. Федя оформлял шахтерские клубы, площади к революционным праздникам, писал декорации для рабочих театров. Потом переехал на шахту Подмосковья и вскоре поступил на рабфак Московского художественного института, а там и в сам институт – знаменитый ВХУТЕИН. На последнем курсе, когда дело подошло к завершающим экзаменам, Федя, узнав о готовящейся на ледоколе «Сибиряков» арктической экспедиции по Северному морскому пути, не получив

разрешения, подался в Архангельск. Такая вольность даром не прошла, и Федор из института был исключен. Зато ему удалось уговорить начальника экспедиции Отто Юльевича Шмидта взять его с собой в качестве художника или кого угодно. Шмидт поддался этой просьбе, не столько поверив в профессиональные достоинства недоучившегося студента, сколько оценив в нем природный и неиссякаемый юмор, искрившийся не только во всех его рисунках, но и в общении с коллективом экспедиции, с которым он успел познакомиться.

Не случайно на исходе похода Отто Юльевич произнес, говоря о нем: «Федя – крупица золота среди нас».

Хоть и на парусах, с обломанным винтом, но «Сибиряков» в том же 1932 году все-таки вошел в Тихий океан и пришвартовался на ремонт в Японии. Это была победа: еще никому не удавалось за всю историю освоения Арктики пробиться с запада на восток за одну навигацию. Федя на «Сибирякове» успел создать много ярких зарисовок, сюжетных рисунков, портретов, шаржей. Были работы пером, маслом, гуашью, и прямо в Японии он сделал первую выставку своих арктических творений. Шла она не без успеха. Многие работы попали в японскую и советскую печать.

Наряду с другими участниками экспедиции Федя, тогда еще комсомолец, был награжден орденом Трудового Красного Знамени. В те годы такой орден – событие! Событие необыкновенное, куда заметнее и достойнее, чем в более поздние времена Золотые Звезды Героев, пожалованные высоким чиновникам ко дню рождения.

Институт переполошился – исключенный студент получил орден! Нужно было искать выход из неловкого положения.

На одной из железнодорожных станций, где-то еще за Уралом, в вагон поезда, доставлявшего экспедицию с Дальнего Востока в Москву, вошла полномочная вузовская делегация и торжественно вручила «беглому студенту» диплом об окончании художественного института.

А когда в 1933 году формировалась экспедиция на пароходе «Челюскин», О. Ю. Шмидт сам пригласил Федю в свою команду. «Челюскин», как известно, на исходе рейса, раздавленный льдами, затонул в Чукотском море, экспедиция высадилась на лед, а через два месяца наши летчики, ставшие первой семеркой Героев Советского Союза, вывезли зимовщиков на материк. Участники этой арктической эпопеи также были награждены орденами. Федя, все еще комсомолец, получил второй орден.

На этих ступенях раннего успеха недолго и застрять на одной из них, но он опасную грань самонадеянности не переступил –

пошел учиться к прекрасному педагогу и живописцу старой школы Н. П. Крымову. Институт при всей фундаментальности его программы в те годы здорово уводил искусство в сторону формального восприятия и выражения действительности, все больше прижимаясь к абстрактным течениям. Чуть поддался этому соблазну и Федя, но не испортил себя. Я помню с детства, как выходил из себя мой отец, рассматривая Федины студенческие работы, совсем непохожие на отцовские, и те, что я видел дома в репродукциях известных художников.

– Ты ж раньше, мальчиком, рисовал гораздо лучше, – гремел отец.

Федя слабо защищался, и, кажется, самым «мощным» аргументом против отцовых нападок была у него часто повторяемая и, я чувствовал, беспомощная фраза: «Ты этого не понимаешь»…

Отец был старше своего брата на 21 год, относился к нему как к сыну и ругал его как сына, а не брата. А я так любил Федю, что мне казалось, будто он, несмотря на странности его рисунков, во всем был прав, а отец мой, конечно, чего-то не понимал. «Зато, – убеждал я себя, – Федя знает что-то такое, до чего отцу не дотянуться». Спустя несколько лет Федор сам понял то, что всегда хорошо знал отец.

Много покалеченных в тогдашних институтах молодых художников ринулось перестраивать свое мастерство, но удалось это только тем, у кого был подлинный, большой и гибкий талант. Федор работал много и серьезно, может быть, как никогда. И он преодолел свои заблуждения, обрел новое видение реального мира, уверенность в себе, овладел искусством реалистической живописи, которому с тех пор не изменял. Появились его интересные картины, среди которых завоевавшие всеобщую симпатию «Опять двойка», «Прибыл на каникулы»…

Со временем Федор оброс громкозвучными званиями, был избран вице-президентом Академии художеств. Титулы его не отяжелили – он продолжал работать кистью, пером, резцом, но официальное положение в художественном мире заметно сковывало его творческие возможности. Он не был консерватором, прекрасно понимал и высоко ценил подлинный талант в любых других – не исключая и авангардистских – направлениях живописи, и сам с немалым блеском мог бы преуспевать в них – это было куда проще по своим задачам, чем живопись реалистическая, кстати, тоже не «одноколейная», но он исповедовал веру в искусство вечное, общенародное, где талант и мастерство художника сливались бы в единстве содержания и формы. Правда, искусство казенной направленности, так

называемого «соцреализма», все-таки прихватило его в свои объятия. На исходе своих лет он это понял, стал искать новые пути, но было поздно…

Я не собирался подражать Феде в поступках и повторять его в себе, в чем бы то ни было, хотя от природы в характере у нас оказалось много общего. Но не могу не сказать, что именно он, как никто другой, того не подозревая, изначально оказал немалое влияние на формирование моего духовного строя, отношение к жизни и, если это не очень громко, на философию взгляда на мир.

Каждый человек сам формирует свой общественный и личностный облик, а «материал» для своего развития находит в жизни, так сказать, в среде обитания. Одних привлекают события и люди одного плана, других – другого. Хотя порой и влекло меня всклокоченное воображение в какие-то скитания – то в горы, то во льды, я постепенно стал осознавать, что моей душе ближе всего мир литературы, искусства. Вряд ли это могли быть ступени Парнаса – скорее всего, журналистика, а может, искусствоведение. Не зря, уже будучи студентом рабфака (к слову, совсем не по профилю моих устремлений), я одновременно работал, как было сказано в моем редакционном удостоверении, «литературным сотрудником» областной пионерской газеты. А еще раньше, учась в школе, мне иногда удавалось видеть свои заметки, а однажды и стихи в «Пионерской правде». Среди моих близких знакомых и старших товарищей, к которым я больше всего тянулся, были журналисты, спецкоры комсомольских газет – люди необыкновенно интересные, остроумные, широко развитые. Я любил бывать у них, с ними и всегда уносил с собой в чувствах и памяти что-то новое, ранее мне неизвестное. Обожал атмосферу и даже особый аромат редакций и корпунктов.

Вкус к чтению мне, я думаю, был привит матерью. Именно вкус, а не привычка, потому что книги, заранее ею намеченные, для нее и для себя я «прицельно» разыскивал в разных библиотеках. Оставил добрый след в моей душе и городской литературный кружок, которым руководил замечательный педагог, литературовед, в высшей степени интеллигентный и обаятельный человек Леонид Николаевич Агапитов.

Казалось, в лоне «изящной словесности» и лежали мои пути в грядущее. Но, видно, что-то еще крепко сидело во мне, ожидая своего часа и внешнего толчка. Так и случилось.

Однажды, по окончании курса, рабфаковскому комсомолу был объявлен спецнабор в военную авиацию. Среди всех возможных вариантов моего будущего она не значилась активно участвующей в «конкурсе», поскольку я полагал, что, помимо

самого горячего желания летать, необходимы были еще какие-то особые качества, которых во мне вполне могло не оказаться. Был я довольно щупл и не обладал атлетическими чертами, кои обычно высвечивались в облике рыцарей воздушного океана. Авиация в те годы мало сказать сверкала ореолом геройства и славы, но была еще охвачена дымкой какой-то исключительности, хотя в этой «дымке» больше всего проступали тени драматических событий. Сам уход в авиацию, по мнению людей «рационального» склада мышления, не предвещал благополучного исхода судьбы.

Студенческого комсомола собралось много. К врачам выстраивались длинные очереди. Выделялись ребята с широкими плечами, тугими бицепсами. Казалось, вот они и есть летчики, те самые рыцари воздуха. Куда мне до них? Но вот один за другим «рыцари» последовательно проваливаются то у одного, то у другого врача, а меня, замечаю, осматривают дотошнее других и одобрительно похлопывают по лопаткам. Пока иду без поражений. Последним был кабинет психотехники, почему-то наводивший панику на тех, кто до него добирался. Там завораживали какие-то мудреные приборы, усеянные цветными лампочками, экраны с выскакивающими фигурками, темные комнаты, озаряемые внезапными вспышками света… «Завалы» шли один за другим.

К моему радостному удивлению – годен для полетов без ограничений. Вот так номер: с рабфака – единственный! Кажется, именно в ту минуту все, что тревожило мою душу и мысли, вглядывавшиеся в еще туманное будущее, вдруг слетело, опало, куда-то исчезло, как бесплотный сон. Вот она – синяя птица! Летать, только летать! Все остальное – к черту! Ради этого – все: жизнь, мысли, чувства! До конца, без остатка!..

Дома был шок. Отец онемел. Мать встревожилась, но нашла спасительный ход:

– Тебя не возьмут. Не имеют права. Тебе только шестнадцать.

– Как шестнадцать? С половиной!

Внешне все было спокойно. Но по ночам я слышал, как плакала мама и шепотом ее успокаивал отец. Днем – будто ничего не случилось.

Хорошо шла и мандатная комиссия, но вдруг…

– Не проходишь, браток. Зачисляются те, кому в этом году исполняется 17. А тебе – только в следующем.

Ужас охватил меня. Всего пять несчастных запоздалых дней! Уговоры бесполезны. Что делать? Где спасение?..

Мысль стучит, и я уже, кажется, ухватился за тонкую пока, как паутинка, ниточку, по которой должен дотянуться до цели:

церковная метрика! Я помню, мама говорила: при крещении мой день рождения был записан по старому стилю – 23 декабря. Священник, консервативная душа, мог оказаться моим спасителем. Остерегаясь контрмер, никому ничего не говоря, дома я перерыл все, но ту бесценную бумажку, заброшенную в старые мамины альбомы, нашел.

Влетел в комнату мандатной комиссии и хлопнул ее на стол. Капитан Алелеков, сам председатель, осмотрел метрику и, взглянув на меня, ни живого ни мертвого, произнес:

– Вот это другое дело!

Отец и мать провожали меня из дому, внешне не обнаруживая следов волнений, но я знал, что творилось в их душе. Жека, добрый и ласковый брат мой маленький, стоял с широко раскрытыми голубыми глазами, не зная, как реагировать на уход брата, к которому был так привязан. Можно ли было в те минуты представить, что через 10 лет, когда, пройдя войну, я буду командиром полка, Женя, отвоевав свое в пехоте… войдет в мой экипаж стрелком-радистом! И все будет славно, пока однажды ночью на взлете мы не окажемся в скверной ситуации, во время которой я не успею подумать ни о себе, ни даже о брате, а вспомню нашу маму: что будет с нею, если мы сейчас вдруг оба грохнемся?.. Но этого не случилось – от земли мне удалось отойти, однако Женю с собой в полет я больше не брал, перевел в другой экипаж.

Соседи высыпали во двор и потянулись ко мне с объятиями и слезами. Шел я мимо них как сквозь строй, прощально помахивая руками и чуть не ревя от ответной реакции. Провожали меня как обыкновенного мальчика, к которому так привыкли во дворе, что, видимо, не заметили, как я вырос, уже давно считая себя вполне взрослым человеком.

Летная учеба в Ворошиловградской школе военных летчиков охватывала знаменитые годы – тридцать шестой, седьмой и восьмой! Наше курсантское воображение потрясали целые каскады выдающихся авиационных рекордов, великие перелеты экипажей Чкалова, Громова, Гризодубовой, Коккинаки, а еще раньше – высадка на Северном полюсе папанинской экспедиции. В Испании советские летчики сражались с фашистами, в Китае и на Дальнем Востоке, у озера Хасан, громили японцев… Господи, жизнь шла мимо нас, а мы в своей школе летаем по кругу и, конечно, никуда не успеваем. Да только ли авиация потрясала мир – вся страна возводила великие стройки коммунизма, наполняла тракторным гудом буйные колхозные нивы. Об этом на всех страницах писали газеты, толковали политруки, а с экранов кино светилась и воспевалась вольная, изобильная и счастливая

жизнь советского народа, – выходит, она уже была…

А рядом с этим величием – подлые происки врагов народа. Время от времени курсантские эскадрильи заполняли казарменные залы, и комиссары с негодованием сообщали нам о новых раскрытых заговорах шпионов, убийц и диверсантов, окопавшихся в руководстве партии, в правительстве, на высших постах Красной Армии. На трибуну лезли почти одни и те же ораторы, среди которых непременно был и наш моторист – убогий, неграмотный, бедный и несчастный человек, олицетворявший голос «простого народа». Впиваясь в зал водянистыми глазами, он на своем косноязычье набрасывался на «врагов народа, которые задумали отобрать у нас счастливую жизнь». Иногда выступал и начальник школы – тучный и добродушный комбриг Стойлов. Однажды после разоблачительной речи по поводу процесса над очередной группой еще вчерашних вождей он вдруг, обращаясь к залу, спросил:

– Возникает вопрос, кому же верить?

Мы раскрыли рты: да, кому же? Паузу комбриг затянул, и тут кое-кто мог подумать, что верить-то некому. Но он, наконец, произнес:

– Коммунистической партии!..

Ответ выглядел довольно абстрактно. Но и этого было вполне достаточно. Мы единодушно тянули вверх руки, поддерживая мудрую политику Сталина и требуя смертной казни презренным убийцам.

Однако между собой, помнится, мы на эту тему никогда не говорили. Да и о чем говорить? Что обсуждать? В таких разговорах можно нечаянно выпустить подозрительную мысль, в чем-то засомневаться, и тогда не спасешься. Не трогал я эту тему даже с самым близким и душевным другом своим, таким же курсантом, как и все, Леней Мальцевым. Не мог же я ему сказать, что друзья из Днепропетровска сообщили мне об аресте моих старших товарищей, комсомольских газетчиков – Бориса Малицкого, Михаила Вольнова. Схватили и редактора той газеты, где я работал. Как бы Леня на это отреагировал? Да и сам он, как я узнал позже, неспроста помалкивал о своей родне. Не мог я ему доверить правду и о том, что еще в начале тридцатых сослали на Крайний Север моих крестных – дядю Даню и тетю Сашу, родную сестру моей матери, с моими двоюродными сестрой и братом Тоней и Ларей. Ну, любил дядя Даня под хмельком за ночными картишками пустить иной раз двусмысленную шуточку насчет наступивших порядков. Кто-то из промотавшихся и «стукнул». Но разве за это можно так карать?

Вскоре исчез комбриг Стойлов. Видно, слишком затянул паузу, думая над тем, кому же верить, и не назвал того персонально. К тому же – болгарин. Ясно, «иностранный шпион». За ним канул командир 4-й эскадрильи майор Зубов – высокий, стройный, красивый человек со строгим лицом и доброй душою. Пропал и капитан Зражевский, только что вернувшийся из Испании с орденом Красного Знамени. Зато долговязый и, как говорили, туповатый и бездарный инструктор старший лейтенант со 2-го отряда той же зубовской эскадрильи, исчезнув на время, неожиданно возвратился к нам с тремя шпалами вместо трех кубарей и комиссарскими звездами на рукавах.

И уже совсем оторопело воспринял я арест начальника ВВС Красной Армии командарма Алксниса. Только в прошлом году он прилетал к нам на своем «Р-5» и на выходе с аэродрома встретился со строем нашей курсантской группы. Командир остановил строй, развернул в сторону командарма и отдал ему рапорт. Алкснис, медленно проходя вдоль шеренги, временами останавливался, кому-то задавал вопросы, беседовал. Остановился и около меня и, конечно, спросил, сколько мне лет и хочу ли я летать. Отвечал я кратко, но очень спокойно, по-домашнему. Он чуть улыбнулся, мягко положил руку на мою грудь, будто благословляя, и прошел дальше. И вот, оказывается, – коварный враг народа, шпион и убийца. Понять это было невозможно. Но это и не требовалось – полагалось все воспринимать так, как есть, без раздумий.

Время шло быстро. К девятнадцати годам я окончил школу, привинтил к голубым петлицам по красному «кубарю» младшего лейтенанта и был во всем готов, как мне казалось, ринуться в большую жизнь боевой авиации. Да, в сущности, все так и произошло…

Но сейчас я был во фронтовой Москве и, никого не обнаружив в Фединой квартире, решил заглянуть, не очень надеясь и там найти кого-нибудь из моих знакомых, в соседний старый дощатый дом. К моей большой радости, там, в полумраке холодной комнаты, застал я одиноко сидящего у мольберта над еще только рождавшимся «Ленинградским шоссе» Георгия Григорьевича Нисского – превосходного и тонкого художника, большого мастера современного пейзажа, великолепного спортсмена, умного и веселого человека. Мы были знакомы совсем немного – с прошлой зимы – и год не виделись, но мне он очень обрадовался, бросил работу, усадил рядом с собой, стал расспрашивать о фронтовых делах и всякого рода новостях. Потом поставил чайник на чугунную печку, предупредив, что, кроме кипятка, ничего не будет, и достал брикет засохшего хлеба.

Нетрудно было понять, что жил он очень голодно, и я был просто счастлив, что со мной оказались рассованные по карманам комбинезона мясные бутерброды и пара плиток шоколада. Для Жоры (так уж – по имени и на «ты» – у нас незаметно сложились отношения, несмотря на то, что он был намного старше меня) это был просто праздник, пиршество. Он забыл вкус довоенной еды и теперь ел с жадностью и наслаждением.

– Что ж ты, Васька, собачий брат, спиртику не захватил?

Я действительно пожалел тогда, не предвидя такой встречи, что не взял с собой ничего спиртного. Жора, грешным делом, любил посидеть за бутылочкой, и в те годы это ему еще ничем не угрожало. Он был очень крепким и сильным человеком, работал без устали, многие его полотна уже приобретали известность, а позже стали хрестоматийными. В пейзажах Нисского – всегда стремительное движение, высокое небо, много воздуха, пространства, экспрессии. Он упивался скоростью, передавая это в живописи, поскольку и сам был мастером лыжного спорта, а в первые послевоенные годы – чемпионом России в гонках на яхтах. Я был полон восторга, однажды оказавшись под его парусами. Как упоительно легко скользили они, эти сказочные большие белые птицы, с каким изяществом маневрировал Жора рядом с крутыми берегами и встречными препятствиями! Да он и внешне был изумительно красив, Георгий Григорьевич: и ростом виден, и осанкой. Носил ладные спортивные костюмы, светлые рубахи с яркими галстуками и капитанские фуражки с замысловатыми клубными крабами. При этом – ничего нарочитого, вызывающего. Весь облик Жоры был естественным, сдержанным, гармоничным, и именно этим он вызывал восхищенные взгляды всех, кто видел его. Не обошли мастера и титулы – народного художника, академика. Но это было позже. А сейчас сидел он немного угасшим. Мы пили чай, толковали о превратностях жизни, о войне, о живописи. Только за полночь улеглись спать.

Начальник монинского завода встретил меня недоверчиво. На взгляд я сильно проигрывал Клотарю, и если тот, старый воздушный волк, старший лейтенант, разбил машину, на что ж было надеяться, доверяя ее этому мальчишеского вида младшему лейтенанту, да еще в такую мрачную погоду?

Он тут же схватил трубку, дозвонился до Тихонова и, удостоверившись, что тут никакой ошибки нет, дал команду допустить экипаж к машине. Она была уже в строю: в то время работали круглыми сутками, не теряя попусту ни минуты.

Клотаря я застал одиноко сидящим в сумрачном номере гарнизонной гостиницы, подавленным и расстроенным. Весь

остальной состав экипажа в полном сборе теснился в соседней небольшой комнатке – Клотарь умел держать своих на дистанции. Снизойдя до откровений, он поведал мне о своих горестях, стал исповедоваться в неудачах, из чего я понял, что к штурвалу его уже не затянешь.

– Ладно, – закруглил я разговор, – собирайте экипаж – и на самолет. Вам в переднюю кабину, со штурманом.

К вечеру мы были дома.

Не знаю, какое предписание выдал командир полка, но вскоре Клотарь тихо и незаметно исчез. Скитания ему не грозили. Начальник штаба Цоглин, под руками у которого тот больше всего любил околачиваться, восхищая своего покровителя каллиграфическим почерком, добился для него нового назначения и снабдил самыми лестными характеристиками.

Многие годы о Клотаре никто ничего не знал, но потом события прояснились. Быстро остыв от фронтовых потрясений, он сначала оказался на должности начальника штаба полка фронтовой авиации, затем приподнялся повыше. Видимо, там он и добрался до своего личного дела и, наведя в нем «новый порядок», заставил его работать на себя. Спустя год с должности старшего помощника начальника авиаотдела армии Клотарь был зачислен на учебу в Военно-воздушную академию. Мы закончили войну, он – академию. Через несколько лет – вторую. В чинах рос стремительно, поскольку за его «фронтовые подвиги» звания шли досрочно и без задержки. В личном деле оказались записи о многих – под сотню! – успешно выполненных боевых заданиях. За наградными листами потянулись ордена. Нагрудные планки внушали почтение и тем, кто был на фронте, и старшим начальникам, с кем он работал. В манере держаться у Клотаря уже прочно закрепились самоуверенность, горделивость, в суждениях – резкость и безапелляционность. Он окончательно поверил в свою новую незакатную звезду, шел напролом, вздымаясь по крутым военно-административным ступеням, и, казалось, ничто не могло стать преградой на его пути.

Но однажды, это было в начале шестидесятых годов, в Главном штабе ВВС Клотарь лицом к лицу столкнулся с полковником А. Д. Цыкиным. Опешив и боясь ошибиться, Алексей Дмитриевич осторожно осведомился – не Клотарь ли он, и как могла произойти такая метаморфоза?

Мгновенно вспыхнув чиновным негодованием, Клотарь готов был посадить на место зарвавшегося полковника, но в следующую минуту угас и впал в состояние полной потери волевой устойчивости. Деликатно и заискивающе заметив, что он, вполне понимая причину предубежденного к нему отношения, все же

считает, что с военной поры прошло слишком много времени, чтобы возвращаться к неприятным событиям тех дней, и очень просил, взывая к благородным чувствам, не вспоминать и забыть прошлое.

– Нет, Клотарь, этого не произойдет. Я постараюсь дознаться, откуда эти генеральские погоны и ордена, – заключил Цыкин.

Алексей Дмитриевич обратился к старшим начальникам и попросил разобраться в этой непостижимой загадке. Много времени не ушло. Все легко всплыло на поверхность – были целы подлинные документы, и еще не угасла живая память. Клотарь был снят с должности начальника штаба ВВС Группы советских войск в Германии и уволен из армии.

Теперь в большом и красивом южном городе он ведет, говорят, активную работу по «военно-патриотическому воспитанию подрастающего поколения», впадая в эйфорию воспоминаний о «былых воздушных сражениях».

Сколько их – ведь несть им числа! – крепких и сильных, профессионально хорошо подготовленных для боевых действий военных специалистов отсиживалось во фронтовых штабах и управленческих аппаратах, пресмыкалось в услужении высокому начальству, чтобы, переждав войну, с нерастраченной силой ринуться на штурм должностей, наград и званий! Неистребимо это трусливое и наглое племя!..

Пираты и охотники
В кутерьме запасных точек

Но сон сквозь закрытые веки не шел.

Наконец и у нас есть своя машина. Новая! Готовимся к первому боевому заданию с Васильевым. Мужик он прямолинейный, упрямый и не очень доверчиво относится к разным там тактическим фокусам, а о полете в районе цели с приглушенными моторами на малой скорости, да еще с коротким боевым путем, и слушать не желает. Его, конечно, настораживал и мой последний вылет с Земсковым, когда вся эта затея, в конце концов, окончилась потерей самолета и гибелью штурмана. Но я настоял на своем, и он кое-как поддался, начал разбираться в расчетах и для первой цели, на которую мы шли вместе – узловую станцию Дно, – все было решено. Она хоть и считалась грозной, но, не в пример другим, злой была в меру и в самый раз годилась для начала.

Зашли мы со стороны Ильменя. Станция уже горела. Над нею повисла очередная пара светящих бомб. Нужно было спешить, пока они не погасли. Плавно довернули на них и зашипели вниз.

В мощном, но разбросанном зенитном огне, среди беспокойно обшаривающих небо прожекторов нам удалось тихо проникнуть к цели, нанести удар и, лавируя между лучами, незаметно отойти от нее. Время, правда, как и тогда над Оршей, тянулось страшно медленно, но нервы меня уже не подводили, и я чувствовал, что делаю эту работу рассудительно. С бортов было видно, как на путях все гуще рвались бомбы. Пожары высвечивали адскую картину мученической гибели нашей русской дорожной станции в сатанинском огне вражьего засилья. Из застывших вагонных составов, попавших в западню, взлетали фонтаны взрывов. Тут, видно, работал не один полк. Вражья артиллерия суетилась, напрягалась, в минуты удачи нападала скопом на освещенные самолеты и, не разделавшись с одними, бросалась на других.

Васильев до сброса бомб каких-либо признаков сомнения не подавал, но после закрытия люков вскипел, стал торопить меня:

– Какого черта ты тут крутишься, уходи скорее!

– Терпение, Алеха, терпение, не то все испортим.

Выбрались благополучно. По самолету не было сделано ни одного прицельного выстрела. Серию Алексей положил по составам, а ее хвостом зацепил какие-то постройки. Там что-то вспыхнуло.

– Похоже, наткнулись на горючее, – скороговоркой произнес он. Может, и так.

Первый успех, чувствовалось, его очень радовал, но эмоциями он не плескался. В мудрость бесшумного захода на цель Васильев, кажется, поверил.

Далеко не всегда ночному бомбардировщику удавалось точно определить эффект собственного удара. Хорошо, если под серией бомб вспыхивал пожар или происходил мощный взрыв – можно было твердо сказать, экипажу повезло: бомбы накрыли что-то очень серьезное и бед натворили немало. Но если фугаски, просверкав своими собственными взрывами, тут же угасали, настроение портилось: значит, ничего существенного не задели. Да всегда ли так это было? Ведь с виду «холостая» серия могла нанести врагу такой урон, что загоревшиеся цистерны, ввергавшие экипаж в ликование, не пойдут с ним ни в какое сравнение. Было же однажды в Смоленске: кто-то запустил бомбы за пределы аэродрома – ни пожара, ни взрыва. Так бы та безвестная серия и забылась, как вдруг пришел доклад агентурной разведки – под теми бомбами, угодившими в жилые корпуса, погибло около двухсот человек летного и технического состава! «Автора» ожидала крупная награда, но его так и не нашли. Нечто подобное произошло 3 мая 1943 года в Минске – три дня хоронили гитлеровцы своих любимцев из люфтваффе…

География наших ударов расширялась. Из ночи в ночь бомбим железнодорожные узлы – Псков, Брянск, Смоленск, еще и еще Брянск, Харьков… Налетаем целыми дивизиями. В небольших промежутках наносим удары по аэродромам бомбардировщиков – Луга, Орша… В хорошую ночь с большой высоты пожары, особенно станционные, видны за 100, 200, а то и 300 километров. Горят они охотно и долго. Но, черт возьми, воюем с немцами, а названия целей – городов и станций – сплошь русские! Они лежат за пределами досягаемости фронтовой авиации и поэтому достаются нам.

Дальникам приличествовала бы немецкая топонимика, но, потерпев крупное поражение под Москвой, немцы снова собирают и сосредоточивают силы на новых стратегических направлениях. Куда уж тут до «далеких меридианов»!

Четче других вырисовывался юг. Начиналась сталинградская прелюдия.

Мой экипаж не пропускал ни одной ночи. И хоть не было двух боевых вылетов, одинаковых по сложности и результатам, в чем-то они все-таки напоминали друг друга, со временем даже теряя свою индивидуальную окраску. Но среди них иной, по-особому меченный запоминался крепче других и надолго, как тот,

в конце апреля, когда по станции Старая Русса Васильев сбросил с наружных замков три полутонные бомбы, а две стокилограммовки, висевшие на внутренних замках и предназначенные для второго захода, тоже слетели, но не выпали, а упали на чуть приоткрытые створки бомболюков и готовы были скорее взорваться внутри самолета, чем вывалиться вниз.

…«Репортаж» ведут радисты. Дело – дрянь. Контровочные вилки с взрывателей вырвались; предохранительные ветрянки под напором встречного потока воздуха, сифонившего в щели, свинтились; бомбы, прижавшись боками друг к другу, смотрят носами с обнаженными жалами в переднюю стенку. Теперь достаточно малейшего толчка, чтобы они, чуть скользнув вперед, ткнулись в нее, озарив в тот же миг эту звездную ночь, к восторгу немцев, эффектным высотным взрывом. Что делать? Мы проносимся раз, другой по краю цели в надежде освободиться от кошмарного груза, но створки не идут. Берем курс домой и, пока под нами территория противника, изо всех сил нажимаем на рычаги открытия бомболюков. Все тщетно! Размышляем насчет посадки.

– Ребята, – говорю радистам, – бомбы надо закрепить, чтоб они, чего доброго, не выпали на посадке или, еще хуже, не заскользили вперед.

Как это сделать, я пока не представляю, понимая, однако, всю опасность задачи, на которую обрекаю радистов. Но Чернов и Неженцев уже работали в бомболюках, чувствуя всем телом, что значит не удержаться на руках или оступиться, цепляясь, сползая и карабкаясь на отвесных конструкциях под ледяным воздушным свищем, проникавшим в люки, как осознавали и то, чем неминуемо закончится посадка, если бомбы не будут закреплены. Не покидать же машину – целую и новую – из-за какого-то троса, зажатого в кинематике управления бомболюками…

В ход пошли срезанные ножами стропы самолетных чехлов, тросы, оказавшиеся в инструментальном ящике, пригодились и солдатские ремни. У бомб на весу орудовал Неженцев. Чернов его подстраховывал, держа на привязи. Бомбы Алексей не только закрепил, но и укутал чехлами, чтобы они не стучали друг о друга и не были так скользки на голой дюрали. Он сделал все, что мог, и доложил как полагается. Удержится ли все это при приземлении?.. Нужно сесть как можно мягче, но это не всегда удается и от старания не зависит – я каждый раз стараюсь. А тут новое «утешение»: дома не принимают, аэродром закрыт туманом, и нам дали команду идти на запасной. На всякий случай, через Чернова, предупреждаю этот самый запасной – Раменское, мол, в люках сорвавшиеся с замков бомбы, обозначаю

себя миганием бортовых огней и ракетами.

То ли всех успели посадить, то ли разогнали по зонам и другим аэродромам, но на посадке нам никто не мешал. Радисты были у бомб, удерживая их за лямки и шлейки. Посадка удалась. Машина катилась плавно и долго, к тормозным педалям еле прикасался. В конце пробега, когда скорость угасла, я отвернул вправо, чтобы не мешать посадке, прокатился в удаленное место и остановил машину.

К самолету спешили оружейники: начиналась их «партия». Курить я увел экипаж подальше.

Невыносимы были эти запасные аэродромы. Но куда деваться? Наш, пойменный серпуховский, под самое утро, к возвращению экипажей, чаще других выходил из строя, заливаясь выползавшим с Оки туманом. А другой раз вдруг налетят немцы, набросают «лягушек», поковыряют посадочную полосу, и опять с аэродрома летят красные ракеты, отстукивают радиограммы, угоняя всех к соседям. Возвращались мы к себе в лучшем случае к середине дня, а то и под вечер, а к ночи – снова на боевое задание. На запасных точках народу скапливалось великое множество, и в этой толчее – ни отдохнуть, ни поесть толком. Да еще над этим скопищем промышляла немецкая авиация. Крупными группами налетать опасалась, побаиваясь московской ПВО, а больше пиратствовала в одиночку. Видно, запомнился им тот визит, когда, немного опоздав к нашему взлету на бомбардировку фашистского штаба в Полтаве (где, к слову, по изрядно устаревшим данным, будто бы еще сидел сам Гитлер), они на вечерней зорьке нагрянули к нам двенадцатью «Хейнкелями-111» и, беспорядочно пробомбив опустевший аэродром, добрались к своим только вшестером. Одного срезали зенитчики с аэродрома, другого снес неведомо откуда появившийся «ишачок», еще четырех сняли при отходе крупнокалиберные пушки ПВО Москвы. В масштабах таких потерь успех немецкого налета выглядел неброско: погибло два техника, еще один был ранен, в соседней деревне убили прохожего, на стоянке истребительной эскадрильи повредили «ЛАГГ-3».

Командира полка Тихонова и старшего штурмана майора А. А. Хевеши бомбежка застала на летном поле. Скрыться было негде. Пришлось плашмя вжиматься в землю. Над головой летели комья грунта и осколки фугасных бомб. Один, раскаленный, в зазубринах, впился в затылок Акоша Акошевича. Рана была опасной, но обошлось.

Теперь на маршрутах и над нашими аэродромами носились невидимками, «аки тати в нощи», одиночные немецкие самолеты – то с включенными бортовыми огнями, смешиваясь с нашими, то

выключая их перед атакой.

В одну из таких ночей, когда я прицеливался для посадки на раменском аэродроме, удерживая на кругу посадочную дистанцию за впереди идущим самолетом, рядом с ним, справа, невесть откуда обозначился еще один, еле различимый черный силуэт. Идет спокойно, прижимается влево. Но какого черта без огней? Нахал, конечно. Из тех, что норовят сесть без очереди. Сейчас он срежет угол третьего разворота, всех обойдет, а на посадочной прямой, перед прожекторами, включит огни и сядет, а идущего за ним, вероятно меня, угонят на второй круг.

И вдруг с того, правого, к моему лидеру протянулись жгуты трассирующих снарядов. Левый тотчас, видно, был наготове, стеганул в черноту им навстречу. Мои стрелки добавили. На кругу мгновенно погасли все бортовые огни. Я тоже не опоздал и нырнул ниже, в более свободное пространство, хоть и ближе к земле. На старте выключили посадочные прожектора. В темноте оказались десятки не видевших друг друга машин. Только бы не столкнуться! Но через минуту аэродром пришел в себя, снова ожил и, толпясь, мешая друг другу, то обозначая свои консоли, то снова растворяясь в черноте, все постепенно пошли на посадку. Немец больше не проявлял себя, но его засекли на другом аэродроме – там он обстрелял без особых последствий посадочные прожектора и так же атаковал два или три экипажа. Робковат, видно, был; залетев слишком далеко в глубь чужой территории, да еще в самую гущу московской ПВО, стрелял издалека, скоротечно и неточно. То был, несомненно, крупный гусь – с турельным оружием. Судя по всему, «Хейнкель». А может, он промышлял не один? Тот самый или другой, но однажды такой же гусь все-таки доигрался: когда он охотился: на кругу за нашими самолетами, его на своем «Ил-4» подстерег лейтенант Коровицын. Как дал по нему, так тот и вспыхнул – и тут же рухнул. Королевская добыча!

Но не всегда так неудачны были немецкие набеги.

В начале июня 1942 года над серпуховским аэродромом был сбит экипаж летчика Цыганкова, вернувшегося домой после всего лишь второго боевого вылета. В первой атаке «Мессершмитт-110» бросился на майора Ломова. Тот увернулся, ринулся к земле и на бреющем ушел на другой аэродром. В ту же минуту немец наткнулся на Цыганкова и в упор сразил его наповал…

Иногда кое-кто, не подозревая того, приводил «гостей» к себе домой на собственном хвосте, сам же становясь жертвой своей оплошности. Так было с Бронниковым. Молодой и толковый летчик, хорошо обстрелянный и уже познавший, казалось, все мудрости ночной войны, одним уроком пренебрег. Он, конечно,

видел, но не придал особого значения самолету, идущему за ним по пятам с включенными, как и у него, бортовыми огнями. Идет – ну и пусть идет. Не он один, Бронников, шел с боевого задания – возвращался целый полк. Но вот у границ аэродрома, где в ожидании посадки скапливались самолеты, «ведомый» подтянулся метров до ста, выключил огни и выпалил густой жгут пуль и снарядов. Это был «Мессершмитт-110»! Бронников как споткнулся. Самолет завалился на крыло, опустил нос и – в землю.

Все произошло мгновенно. Тихонов моментально угнал нас на другие аэродромы, а возвратясь к полудню, мы шли на посадку через еще дымившую машину.

Поражала простота развязки – не ждал, не думал. У своего порога – бац! – и нету.

Кто-то сказал (не Толстой ли?) с горестной иронией: «Каждый учится на своем опыте». Видно, так и есть. Знал ведь, как «проверять документы»: заметил привязавшегося попутчика – отверни покруче в сторону, и, если тот потянется за тобой – значит, немец. Свой сам дорогу знает и за хвостом не пойдет. Потом думай, как от того немца избавиться – то ли, выключив огни, уйти в темную сторону горизонта, прикрыв крылом в развороте факелы выхлопных газов, а может, нырнуть вниз и резко развернуться ему навстречу. Такой маневр выручал многих. Не раз спасал и меня.

А вот Попеля в начале июля 42-го года подстерегли за Окой из засады. Там, в густом черном лесу, по ту сторону от нашего аэродрома, иногда по ночам вспыхивали таинственные световые сигналы. Они видны были с воздуха, даже с берега, с полкового командного пункта. А когда по тревоге мчал на те огоньки вооруженный десант или с воздуха неслись к ним пулеметные трассы, они исчезали, но потом появлялись снова. Говорили, будто это немецкие наводчики. Мы не очень верили в наводчиков, потому что их ни разу не удалось накрыть, но то, что над лесом невидимками ходили «мессера-110», знали точно. Капитан Попель, готовясь к посадке, слишком далеко зашел в сторону леса. Там он и был схвачен. Погиб весь экипаж. До сих пор помнится их уже немолодой командир – красивый, коренастый мужик с густой, холеной темно-каштановой бородой. Иногда, затеяв игру в картишки, его сверстники, из старшего поколения летчиков, посмеиваясь и подшучивая, предлагали ему большие ставки под бороду, но он берег ее, лелеял и никогда не подвергал риску публичного усекновения. А к лету, накануне трагедии, взял да и сбрил. Друзья остро переживали его гибель, но не столько задумывались над ее причинами, сколько сокрушенно, видя в том

зловещий перст судьбы, не раз повторяли: «Ну зачем он сбрил бороду?»

Заметен был и его штурман – майор Ковалев. И боевое дело знал, еще в войнах тридцатых годов был хорошо обстрелян, и внешне ладен – стройный, по-молодецки подтянут, хоть и годами под сорок, чуть рыжеватенький, с тонкими усиками на волевом, но всегда настороженном лице. Иногда в кругу близких ему собратьев по духу теплел, расплываясь в улыбке, и чистым, высоким голосом красивого тембра пел русские романсы.

Но не всегда ему везло в летном деле, и с ним не всегда. Он все искал новых, по своей душе командиров. Не более чем месяц назад Ковалев неожиданно был запланирован в мой экипаж. И нужно было так случиться, чтоб на подходе к линии фронта в его кабине вдруг сорвалось крепление астролюка: крышка перекосилась, да так и застряла. В кабину сифонила струя встречного воздуха, и Ковалев потребовал немедленного возвращения на свой аэродром. А в люках бомбы, ночь хорошая, и до цели осталось полпути. Спорили долго, а машина все шла и шла по курсу. Он пришел в ярость, но я не сдавался и сказал, что с бомбами садиться не буду и раньше, чем их не сброшу по цели, разворачиваться домой не стану. Струя из передней кабины доставала и меня, но я вполне понимал, что этот неожиданный дискомфорт штурман чувствует куда острее, но также хорошо знал, что работать там все-таки можно, особенно если переместиться в переднюю часть кабины. Вечер был теплый, и я не стал набирать большую высоту, чтобы не попасть под холодные струи. А Ковалев продолжал рычать. До главной цели мы так и не дошли – духу у меня не хватило переспорить его, но до запасной, более ближней и злой еще больше, чем главная, я его все-таки привез. Отбомбились по всем правилам – бомбардир он был славный, – невредимо прошли сквозь зенитный огонь и повернули домой. Теперь Ковалев молчал всю дорогу. Больше в одном самолете мы с ним не встречались. Из всех пилотов, проигнорировав многих, он наконец предпочел Попеля. И вот… Прозевал, конечно, экипаж, а чтоб по правде – стрелки-радисты. Ночь-то была со светлинкой, черных ночей немцы не любили и в драку, пока у них не было локаторов, в черноте не лезли. Заднюю полусферу, откуда только и идут атаки, охраняют стрелки, и никто больше, а они, судя по тому, что не сделали ни одного выстрела, за воздухом в ту минуту не наблюдали. Один зевок – и такой ценой. Хотя в воздухе другой цены не бывает…

Вечерние визиты немцев были все-таки редки. Чаще всего они появлялись под утро – к возвращению полков с задания. Учитывали они, вероятно, и нашу усталость после многочасовых

полетов в противоборстве с зенитчиками и истребителями, да и видимость на зорьке прояснялась.

Однажды на рассвете, еще не тронутом лучами солнца, проглотив на ходу сухой столовский завтрак (дело было на запасном аэродроме), мы прямо под крылом на моторных чехлах, подтянув к подбородкам застежки комбинезонов и подняв на затылок меховые воротники, приткнулись друг к другу и мгновенно погрузились в нетерпеливый сон. Вдруг послышалась пулеметная стрельба, пушечный гул и возбужденные клики. Что за черт? Открываю глаза и вижу: в сереньком небе, как на экране, приближается к аэродрому на небольшой высоте знакомый черный силуэт – «Мессершмитт-110»! К нему со всех сторон тянулись разноцветные трассы пуль и снарядов, но его не достигали, пролетали стороной, а он как завороженный шел по струнке, изредка кренясь то в одну, то в другую сторону, но не уклоняясь от огня, как будто весь этот переполох, поднятый на аэродроме, его не касался.

Сна как не бывало. Не дожидаясь пробуждения стрелков, я влетел в их кабину, развернул пулемет в сторону «Мессершмитта» и стал ловить его в сетке прицела. Боже мой! Какой же он крохотный, ничтожно маленький, этот муравей, быстро ползущий в непропорционально толстых прицельных кольцах! Да можно ли попасть в него? Я все-таки приладил этого муравья по ракурсу и нажал гашетку раз, другой, третий. «Шкас» дрожал от усердия, но пули летели мимо. Чуть подправил – и снова мимо. У тех, кто стрекотал из других углов, успехов не больше.

Он так и прошел нетронутым, этот «мессер», курсом на запад – над стоянками, над летным полем. Видно, пора ему было после ночного разбоя возвращаться к своим, да напоследок решил взглянуть, что за войско собралось тут, на аэродроме?

Может, наши зенитчики, а то и истребители сподобятся все-таки перехватить его где-нибудь на пути к линии фронта?..

Но неужто и наш самолет в прицелах противника видится точкой, летящей мухой в бескрайнем поднебесье? Признаться, проносясь над бушующей целью, наш бомбардировщик мне всегда казался непомерно огромной махиной, занимающей своими крыльями полнеба и собирающей на себя все снаряды, а выйдя из зоны огня невредимым, не раз со злорадным и торжествующим чувством душевной облегченности удивлялся бездарности немецких зенитчиков, не сумевших попасть в такую огромную мишень. Видно, в этом противоборстве не все так просто для обеих сторон…

Немцы, рыскающие по ночам над районами базирования советской авиации, по нашей терминологии – пиратствовали. Мы

тоже применяли такую же форму боевых действий, только у нас именовалась она деликатно – «свободная охота». Добровольцы-охотники всегда находились. В ясную лунную ночь, когда полк после выполнения боевого задания затихал на стоянках, командир разрешал на остаток ночного времени заправить машины, подвесить бомбы, запастись патронами и прогуляться к фашистам. Там всегда обнаруживались подходящие цели – действующий ли аэродром, неподвижно пережидающий ночь или катящий по перегону железнодорожный состав, а то ночная колонна, шествующая по шоссе к фронту.

С «колесными» объектами дело обстояло просто: с небольшой высоты, под острым уголком к длине цели, не спеша, с пристрелкой вхолостую, а то и первой парой бомб – все как на полигоне, да еще причесать пулеметами удавалось. Они, конечно, отстреливались, а лучше сказать отпугивали, потому что прожекторов у них не было, а рассмотреть самолет в ночном небе непросто.

Сложнее было вписаться в общую группу самолетов, летавших в районе немецких аэродромов. На земле чутко слушали небо, и, если удавалось уловить незнакомый звук, все мгновенно преображалось: самолеты куда-то исчезали, аэродром погружался в темень, с земли начинали бить пулеметы и пушки. Ни о какой внезапности удара не могло быть и речи – лучше в эту огненную кашу не лезть.

Но была у нас в запасе «хохма», и она иногда срабатывала. При подходе к аэродрому винт одного мотора становился на малый шаг, а винт второго – на большой. Первый, почти на максимальных оборотах, тянул высокие ноты, другой же, загребая воздух широкими лопастями под крутым углом, обороты сбавлял и начинал гудеть басом. Дуэт звучал гармонично – самолет издавал завывающий звук, точь-в-точь как летящий «Юнкерс».

Мне на аэродромы не везло. Под утро они затихали, не проявляя себя ничем, и всякое вероломство неминуемо кончалось взрывами активности ПВО, в противоборстве с которой одиночному самолету фортуна не обещает ничего веселенького. Но тем, кто вылетал раньше, удавалось иногда проткнуться в круг «на равных», близко пристроиться к немцу и обстрелять его из пулемета. На этом все заканчивалось: аэродром ощетинивался, нужно было уходить.

Удачливых было немного. Ну, может, раз-другой повезло самым отчаянным – Александру Ивановичу Шапошникову, Николаю Тарелкину, Саше Романову, еще кому-то, и то при обстреле немцев их самих всегда успевали хорошенько отстегать из турельных пулеметов. Не больше везло экипажам и других

полков.

Вообще-то, сбивать самолеты – дело не бомберское, и наши «охотники» предпочитали, пристроившись за идущим на посадку немцем, по возможности натуральнее изобразить уход на второй круг, чтобы, оказавшись над аэродромом, с малой высоты и, значит, безошибочно, протянуть серию бомб по посадочной полосе, а то и по стоянкам, если они лежат по курсу и хорошо видны.

И все же это была самодеятельность отдельных «солистов», в организации которой было немало сложностей при скромных, а порой неизвестных результатах: что-то разбили, что-то подожгли. А что? И всегда ли она стоила твоего полета, риска, а то и потерь?

И вдруг у нас на стоянке появился «Мессершмитт-110». Самый настоящий, боевой. Где-то его прихватили, целенького и тепленького, а наш комдив Евгений Федорович Логинов, дознавшись про это, настоял на передаче трофея ему. Инженеры осмотрели немца, довели до ума, обратили в «нашу веру», нарисовав вместо крестов красные звезды, после чего Евгений Федорович немного полетал на нем и отдал Вячеславу Опалеву, летчику из братского полка. Слава быстро «приручил» его и по ночам вместе со своим штурманом Женей Окороковым стал навещать немецкие аэродромы. Там он обычно становился в очередь за идущим на посадку самолетом и, когда тот, включив фары, весь был поглощен предстоящей посадкой, бил его сверху прямо в загривок со всех четырех точек. Горящий немец тут же зарывался носом в землю, а Слава исчезал. Аэродромы из полета в полет он предусмотрительно менял, и ему удалось сбить немало машин. Но немцы насторожились, стали всматриваться в поведение соседних самолетов, требовали переговорных «квитанций», подачи условных сигналов, и Слава, чувствуя это, не лез на глаза, шел на другой аэродром, а иногда вместо воздушной атаки прибегал к штурмовке самолетов на земле.

Все шло как нельзя лучше, пока однажды на рассвете, возвращаясь домой с очередного удачного вояжа, он не попал в районе Тулы под обстрел наших зенитчиков. И – надо же! – срезали с первого залпа. Недаром немцы, ни во что не ставя своих зенитчиков, в превосходных степенях и с откровенной завистью отзывались о советских, в отличие от истребителей, котировавшихся у немцев по той же шкале ценностей несколько в иных соотношениях.

Самолет пришлось покинуть. Деревенский народ, сбежавшийся к парашютистам, прыгнувшим с фашистского самолета, на котором в пожаре из-под звезд стали обнажаться

кресты, обошелся с ними круто, не желая вслушиваться в отчаянную попытку объясниться, пока Слава Опалев, этот интеллигентнейший и воспитанный человек, не оглушил их отборным русским «клером». Мужики опешили, враз поверили в родство душ и остановились, признали своими. Потом долго извинялись и до вечера, пока за экипажем не прилетели их командиры, исцеляли примочками, кормили и угощали самогоном.

Опалев снова пересел на «Ил-4», но пролетал недолго. В темную, в весенних разливах ночь сорок третьего года, возвращаясь с боевого задания на подбитой машине с горящим мотором, постепенно теряя высоту, он сумел перетянуть линию фронта и, скользя почти над самой землей, приказал экипажу покинуть самолет, намереваясь оставить его последним. Но по курсу возможного падения самолета вдруг прорисовалась деревня, и пока он ее перетягивал, высота для прыжка иссякла: парашют не успел наполниться. Крестьяне там и похоронили его – на берегу речки Белички, у деревни Машкино, Курской области.

Комдив Логинов с идеей применения «свободной охоты» не расставался, развивал ее дальше и вскоре стал формировать новый специальный полк охотников-блокировщиков на американских самолетах «А-20-Ж» – «бостонах», как их называли попроще. Легкая двухмоторная машина с мощным артиллерийским неподвижным вооружением (к слову, смонтированным нашими специалистами) в носу фюзеляжа, с хорошим запасом бомб в люках была в самый раз для блокировки аэродромов истребительной авиации, борьбы с зенитными батареями и воздушной охоты. Но «бостоны» поступали медленно, и полк обозначился нескоро. Среди тех, совсем немногих, кто первым, освоив машину, начал боевую работу, был замечательный летчик, мой однокашник по летной школе Иван Курятник – предельно скромный, спокойный, совершенно ровный в отношениях с кем бы то ни было, всегда добрый и приветливый. Но вся его огромная воля и внутренняя сила вырывались из оков его души в боевом полете. Уж если пришел Иван на немецкий аэродром – никому не даст подняться, пока мы разделываем по соседству немецкий объект. Умолкали под его огнем и зенитные пушки.

Техники наши души в нем не чаяли, относились к нему почти с обожанием и без тени сомнений, ни у кого не спросив, вдоль всего фюзеляжа Иванова «бостона» вывели крупными золотыми буквами «Иван Курятник». Это звучало не столько как имя, а больше как символ. Иван был так высок во мнении всей дивизии, что признание его боевых заслуг, выраженное в такой необычной

форме, никого не шокировало, не ввергало в эпатаж, а воспринималось как само собой разумеющееся. Любое другое имя, самое звонкое, повторенное таким же образом на борту самолета его хозяина, несомненно, было бы отвергнуто и отторгнуто во мнении всей дивизии.

Воевал Иван до конца войны. Воевал как работал – по-крестьянски спокойно, добротно и честно. 310 раз летал к немцам. Кажется, никогда не было у него каких-либо ошибок – не горел, не прыгал, никого не терял. Невероятная до неправдоподобности биография боевого летчика! Даже когда над Восточной Пруссией с втулки коленвала слетел винт, Иван как ни в чем не бывало привел самолет аж в Серпухов.

После войны он стал командиром полка. Полк был у него крепкий, лучше, чем у других. Но однажды, летом 1953 года, когда Курятник шел ведущим в строю на четырехмоторном дальнем бомбардировщике, кто-то в развороте налез на него. Выбраться из разломанного корабля никто не сумел. Было в ту пору Ивану Прокофьевичу, подполковнику, Герою Советского Союза, 33 года…

Но нужно еще раз вернуться в морозные дни начала 1942 года.

Однажды войдя в общежитие летного состава, я обмер, не веря своим глазам: на солдатской, еще не заправленной койке, втиснутой и без того в их плотную шеренгу, сидел и едва улыбался усталой ухмылкой, вероятно, из-за внезапно водрузившегося на моей физиономии выражения полного недоумения и растерянности – кто бы вы думали? – Сергей Павлович Казьмин!

Была немая сцена. Наконец я выдохнул:

– Здравствуйте, товарищ капитан! Как вы здесь оказались?

Он протянул мне руку, чуть подвинулся и, не отвечая на вопрос, сказал:

– Садись. Рассказывай.

Был он еще в меховом реглане и в армейской ушанке. Чемодан и туго набитый рюкзак стояли рядом. Видно, только присел с дороги и после первого доклада начальству еще не знал, с чего начинать новую жизнь. Я же не мог сообразить, с чего затевать разговор, раз он принялся слушать, но все-таки раскачался и, кажется, вполне вразумительно повел речь об устройстве быта, о командирах и летчиках и обо всем, что было со мною.

Никто не обращал на нас внимания. Летчики и штурманы в дальнем углу сгрудились над артельным столом, и оттуда шел

оглушительный треск доминошных костей, сопровождаемый хохотом болельщиков – стихийная психологическая разрядка перед боевым вылетом.

– Ну, а за линией фронта, над целями как? – Об этом Сергей Павлович хотел знать все, с подробностями.

Рассказал и про это. Слушал он очень внимательно со строгим и, казалось, бесстрастным выражением лица, которое у него, впрочем, не менялось даже в минуты расслабленности.

Я вдруг поймал себя на шальной мысли, что вот, мол, мой командир, к которому я прислушивался почти два года, ловил каждое его слово, мысль, тот самый Сергей Павлович, кто строго и добро, изо дня в день, без всяких назиданий, а примером своего труда и жизни внушал мне все самое необходимое, нужное и важное, теперь сам нуждался в моем малом опыте и совете. Нет, боже упаси, у меня не мелькнуло и слабой тени хотя бы смутного чувства честолюбия. Напротив, я очень боялся нечаянно соскользнуть на лиховатый тон, сверкнуть ненароком удальством или тем более сгустить все опасности и неожиданности реальной обстановки боевых полетов, им пока еще не изведанных. Да и Сергей Павлович был не таков, чтобы не почувствовать в первом же неверном звуке или жесте малейшей фальши, если бы я ее вдруг допустил, утратив на миг контроль над собою. Он мгновенно нашел бы вполне деликатный повод, чтоб тут же прервать беседу.

– Товарищ капитан, как же вы попали в этот полк? – настал черед снова задать мне тот же вопрос.

– Да так, как всегда. Вызвали в штаб и вручили предписание. Требуют, мол, по указанию Управления ВВС. Сдал эскадрилью – и сюда.

Мне показалось, сказал он это невесело, но с какой-то, ему не свойственной, напускной, даже чуть наигранной бравадой.

Сергей Павлович был человеком твердых правил, большого мужества, летчиком самого высокого класса. Нельзя ему было отказать ни в смелости, ни в решительности. Внутренняя воля и духовная сила – врожденные свойства его незаурядной натуры, – как мне виделось, имели четкий отпечаток и во внешнем облике: крупные черты лица с нависшими густыми, совершенно белесыми бровями, как изваяние, всегда сохраняли суровую сосредоточенность и собранность. У него была своя цена словам, поступкам, и этим он не поступался.

Доминошный грохот вдруг оборвался, казарменный гул постепенно угас. Все расползлись по койкам. Притихли.

– Пойди и ты вздремни перед ночью. Тебе ведь лететь сегодня.

Но сон сквозь закрытые веки не шел. Появление Казьмина, мало сказать, взволновало – встревожило. Как он будет воевать? Все ли хорошо обойдется? Зачем нужно было именно его, уже немолодого командира, опытнейшего профессионального инструктора – отрывать от дела, куда более нужного для фронта именно там, в его эскадрилье, из которой он поток за потоком выпускал для боевых полков новые экипажи и в которой, кроме него, работали прекрасно подготовленные, полные молодых сил летчики-инструктора и командиры звеньев, каждый из которых на выбор мог бы с несомненным успехом занять в тихоновском полку место Сергея Павловича, в сущности, рядового летчика? В том не было вины моих друзей, тех, что остались там, в Бузулуке, проводив на фронт своего командира, но, как сказал поэт, «речь не о том, но все же, все же, все же…». Видимо, майор Тихонов хоть и стал пока очень осторожно и осмотрительно принимать под свое начало молодое пополнение, он все еще тяготел к старым авиационным зубрам.

А солдатом Сергей Павлович был настоящим. Через день пошел на боевое задание как ни в чем не бывало, как на плановые полеты в своей эскадрилье. Да так и втянулся в эту боевую ежедневность. Он не раз побывал в тугих переплетах прожекторов, хорошо был обстрелян с земли, а в двух или трех дневных полетах волчком крутился, отстреливаясь, под трассами «мессеров», но в руки им не дался. Правда, однажды, доверясь опыту своего нового, но бывалого штурмана майора Ковалева (к слову, Казьмин к тому времени тоже был в этом звании), а тот – своей интуиции, уже на своей территории незаметно запутались в ориентирах, в курсовых углах приводных радиостанций и… потеряли ориентировку. Блудили долго, уже не веря, как всегда в таких случаях, пеленгам, подаваемым со своего аэродрома.

Но кончилось все благополучно. Домой они, правда, не пришли, но сели без ущерба для машины и собственного здоровья на последних каплях горючего в чистом поле по соседству с аэродромом. Ночью такие посадки не каждому по мастерству и силам. А тут – по высшему классу. На то он и Казьмин!

Тихонов учинил обоим крутой разгон, и Сергей Павлович его молча выдержал. Но как смешно и смущенно, в совершенно незнакомом стиле изъяснялся он мне: поругивая себя, слегка оправдывался, даже жестикулировал, чего за ним никогда не наблюдалось! Я был просто растерян перед этой исповедью, испытывал чувство неловкости и неумело успокаивал его:

– Ну, что вы, товарищ майор! Зачем вы так? В сущности, ничего не случилось. С кем не бывает…

Берег свою честь пилотскую мой командир и учитель

превыше всего, а попав в «историю» не мог ее простить себе.

Летал он пока на случайных машинах, но вот в полк пригнали две или три новенькие, и одну отдали ему. Почти с детской улыбкой, как сокровенную тайну, он вдруг сообщил мне:

– Ты знаешь, на моей машине стоит автопилот. Роскошная штука!

Он собирался с экипажем на аэродром, и я увязался с ним.

Да, эта диковинка стояла только на одной машине в полку и досталась именно Казьмину. В пилотской кабине, между чуть подрезанной снизу приборной доской и педалями управления, разместилась громоздкая, от борта к борту, плоская черная панель с множеством никелированных рукояток. Я долго рассматривал их, пытаясь по этикеткам понять роль каждой, а Сергей Павлович, стоя на крыле рядом со мною, сидящим в кабине, терпеливо ждал, пока я привыкну к этому новому гарнитуру.

Потом он сам подробно рассказал о порядке включения и регулировки автопилота в полете. Это легко запоминалось и было совсем несложной операцией.

– Давай слетаем – сам почувствуешь, как это необычно сидеть в машине с брошенным управлением.

Еще бы. При всех достоинствах самолета «Ил-4» его продольная устойчивость оставляла желать лучшего. Управление нельзя было бросить ни на секунду: при самой идеальной нейтральной регулировке руля высоты машина с брошенным управлением без раздумий, совершенно произвольно лезла вверх или, если ей так вздумается, заваливалась с ускорением вниз. Она нахально «висела» на руках и в длительных многочасовых полетах выматывала пилотов изрядно. Грешна была этим, матушка.

Сергей Павлович уже успел полетать со своей новинкой, наслаждаясь небывалым комфортом и не скрывая своего восторга, хотел разделить его со мной. А с кем еще? Новых друзей среди ему равных он пока не обрел, да и не искал их.

– С большой радостью, – отозвался я на предложение Казьмина. – Мне куда – в переднюю?

– Нет, оставайся здесь.

Сергей Павлович поднялся на фюзеляж и нырнул в штурманскую кабину.

За круг я набрал метров 500, поставил машину вдоль взлетной полосы и, отрегулировав каналы курса, кренов и высоты, последовательно стал включать их. Машина каждый раз слегка вздрагивала, а на последнем включении я вдруг почувствовал, что ее ухватила и крепко держит какая-то другая

сила, жесткая и властная, не похожая на человеческую, и я осторожно ослабил руки, стянул ноги с педалей, поставил их на пол.

Машина шла сама. Диво какое-то!

В передней кабине ликовал Казьмин:

– Ну как? Правда, здорово?!

Еще бы! Я попробовал пересилить это чудовище, но не тут-то было! Даже стало не по себе от сознания, что в самолете тебе кто-то грубо противостоит, подчиняя своей воле. Утешал только общий кран выключения автопилота. Одно движение – и он сразу мог лишить силы этого невидимого монстра.

Теперь Казьмин ходил на боевое задание только с действующим автопилотом и свою машину никому не давал.

Под крыло ставки
В погоню за Гитлером. В беспросветном ожидании. Побег от своих. Воронеж подставляет плечи. Комдив спасается вплавь. Над сонной рощей в час вечерний

В те же мартовские дни 1942 года стало известно о преобразовании дальнебомбардировочной авиации, в состав которой входила и наша дивизия, в Авиацию дальнего действия. В послевоенной литературе было немало утверждений, будто до АДД такой или подобной авиации не существовало. Одни авторы, особенно выходцы из гражданской авиации, в этом заблуждались по неведению, другие – вполне намеренно, пытаясь из тщеславных побуждений закрепить свою монопольную роль в организации АДД.

Но независимо от этих то блудливых, то лукавых суждений, войну все-таки встретили 5 тяжелобомбардировочных корпусов, 3 отдельные авиадивизии и 1 отдельный полк дальнебомбардировочной авиации, насчитывавших в боевом составе около 1000 самолетов и во всех отношениях хорошо подготовленных экипажей. Это была авиация Главного командования Красной Армии, предназначенная для нанесения ударов по важнейшим военно-промышленным и административно-политическим центрам глубокого тыла противника. И хотя первый вылет, в соответствии с ее основным оперативным предназначением, был совершен с целью разрушения военных объектов Данцига, Кенигсберга, Варшавы, Кракова и Катовице, война с самого ее начала внесла серьезные поправки в принципы боевого применения ДБА, вынудив перенести ее усилия на борьбу с войсками противника во фронтовой зоне.

К полудню первого дня фашистского нашествия фронтовая авиация приграничных округов потеряла около 1200 самолетов. Потери продолжали расти и в следующие дни. ДБА, имевшая более глубокое базирование, от ударов по аэродромам не пострадала, но, будучи привлеченной для борьбы с танковыми группировками и войсками на поле боя днем, с небольших высот, без истребительного прикрытия, мелкими группами по множеству

целей, несла огромные потери в воздухе. Централизованное управление ее силами было нарушено. Командующие войсками фронтов, а то и армий, в полосах которых базировались дальние бомбардировщики, привлекали их для боевых действий по своему усмотрению, восполняя таким образом катастрофическую нехватку фронтовой ударной авиации.

Ставка была обеспокоена непомерно растущими потерями ДБА и в начале июля потребовала впредь дальнебомбардировочную авиацию применять с больших высот и ночью, а днем – под прикрытием истребителей и с предварительным подавлением зенитной артиллерии противника. Постановка задач возлагалась на начальника Генерального штаба лично. Но Генеральному штабу удалось провести всего две воздушные операции. Положение к лучшему не изменилось.

За полгода войны ДБА потеряла в боях более двух третей своего боевого состава. Еще раньше были расформированы управления корпусов. В строю оставалось всего 7 ослабленных дивизий. Нависла реальная угроза утраты последних сил. Только решительные меры могли спасти ДБА от ее обреченности. 5 марта 1942 года постановлением Государственного Комитета Обороны она была преобразована в Авиацию дальнего действия и непосредственно подчинена Ставке Верховного Главнокомандования. Теперь без ее разрешения никто не мог распорядиться ни одним самолетом. Командующим АДД был назначен генерал А. Е. Голованов, в последующем Главный маршал авиации.

Боевые действия дальних бомбардировщиков стали носить характер массированных ударов крупными группами по наиболее важным объектам в ночное время. Стал интенсивно восполняться и самолетный парк: на нас с полной нагрузкой работало три завода, часть гражданских самолетов была пущена в переделку под боевые, несколько полков постепенно вооружались американской техникой, поставляемой по ленд-лизу. Расширилась сеть радионавигационных точек и светомаяков, упростивших ночную навигацию. Две среднеазиатские военные школы не только восполняли потери, но подавали летный состав для формирования новых полков.

Мы почувствовали, как возрождались силы дальнебомбардировочной авиации в обновленном качестве. В руках Верховного Главнокомандования АДД стала мощной дальнобойной и наиболее маневренной ударной силой.

Во всем этом была огромная заслуга Александра Евгеньевича Голованова, человека высокой энергии и здравого мышления. К

лету 1943 года АДД состояла из 8 авиакорпусов. В боевом составе снова было более 1000 самолетов и экипажей.

Уже в те мартовские дни сорок второго года стала заметно возрастать глубина наших ударов. В предвидении выхода на дальние цели командир полка определил экипажи для боевых действий во всех погодных условиях на полный радиус полета. Список возглавил майор Тихонов со своим экипажем. Семнадцатым, последним, чтоб не теснить капитанов, значилась моя фамилия. Я был рад этому признанию.

…Одной из первых для нас дальних целей оказался гитлеровский командный пункт в Ангербурге – небольшом городке Восточной Пруссии, где, по данным разведки, пребывал будто бы сам Гитлер. Задача возникла внезапно, и в тот же вечер, 27 мая, мы поднялись с кратовского аэродрома (наш серпуховский еще подсыхал).

Тяжким было то испытание. Тихонов хоть и отобрал на задание наиболее сильные экипажи, но не все смогли пробиться к цели через грозовые нагромождения на конечном этапе пути. Броски были жестокие, как удары о каменную стену. Слепили вспышки молний, но именно в эти мгновения удавалось найти проход в облачных лабиринтах. Потом стало чуть легче. Над Ангербургом бродили затухающие грозы, и самолеты ныряли в них, как призраки среди скал, выискивая в прогалинах приметы города. Беспорядочный зенитный обстрел почти не мешал. Бомбежка оказалась неудачной, с большим разбросом. Очень трудно было выделить ничем не выдававшую себя микроскопическую цель, точное место которой толком не знали даже разведчики. Светящие бомбы плавали в облаках, высвечивая совсем не то, что искали экипажи, и уж не знаю, был ли там Гитлер, но прятаться ему в ту ночь было совсем необязательно.

Взрывы бомб, сброшенных с других самолетов, сбивали с толку, соблазняли сунуть туда и свои. Васильев метался, меняя курсы, но наконец под заблудшим САБом приметил что-то похожее на цель, вывел на боевой курс и сбросил бомбы. Спустя минуту рядом легло еще несколько серий. Судя по всему, это была все-таки она, цель.

На свою территорию мы выбирались полночи. Грозы размылись, облака незаметно исчезли. Рассвет встретил нас слишком рано, еще до линии фронта. Сияло ясное голубое небо, солнце с горизонта било прямо в глаза, а впереди и вокруг разливалась бесконечная снежная равнина тумана.

Настраиваемся на приводные, просим пеленги. Час прошел,

идет второй, но «ландшафт» под нами все тот же, только солнце поднялось выше. Васильев нервничает, ему бы за что-нибудь зацепиться глазами. «Да туман ли это?» – пытает он меня. Я тоже начинаю сомневаться, может, всего лишь тонкая облачность, ну метров 300–400, а под нею открытая земля, ориентиры? Спускаемся к верхней кромке. Высота 800 метров.

– Это туман, Алеша. Настоящий туман.

– А ты проверь, проверь, может, он и не туман.

Уж очень ему хотелось взглянуть на землю.

– А превышение?

– Нету тут превышения, – не задумываясь отрубил Алексей. Умел он надавить на душу. Ну, что ж…

Предупредил экипаж – смотреть во все глаза за землей. Поставил плавное снижение – метра 2–3 в секунду. Идем в густом молоке. Высота все меньше и меньше, но до ста метров, ниже которых я не собирался снижаться, еще далеко. В кабинах настороженная тишина. Не свожу глаз с приборов, всю машину чувствую на штурвале. Вдруг стало резко темнеть и почти хором все вскрикнули: «Земля!» Мы еще в хлопьях тумана, а под винтами уже мелькали кроны берез и деревенские крыши. Они появились гораздо раньше, чем можно было их ожидать: превышение все-таки было, и немалое! Разом даю полный газ и тяну взревевшую машину в набор высоты. В последнее мгновение перед моими глазами вдруг вырастает огромный церковный крест, и мы, еле-еле перемахнув его над самой верхушкой, исчезаем в тумане. Я почувствовал, как вместе со мной вздохнул весь экипаж.

Над туманом по-прежнему весело сверкало солнце, вокруг лежала белая пустыня, но такая добрая, спокойная и уютная. Постепенно размылось и видение креста, «с богом» отпустившего нас почти с того света…

Знал ведь я, чем кончаются поиски земли под туманом, а вот поддался. Васильев тут, конечно, ни при чем.

Туманы, наконец, стали расползаться, редеть, в чистом прозрачном воздухе и четких очертаниях открылась земля. Васильев напрасно волновался – мы никуда не отклонились. Москву обогнули с востока и вышли на свой аэродром.

После нас приземлились еще несколько экипажей. В воздухе оставались только двое – Казьмин и Тарелкин. Я справился у наземных радистов – связи с Казьминым нет, а Тарелкин запросился на запасный аэродром. Прошло еще немалое время. То, что Казьмин на земле, было ясно. Но где и как он встретился с нею?

Никто не видел в ту ночь ни горящих, ни падающих

самолетов. Молчали телефоны. Не было вестей и от партизан. Пленники фашистских лагерей до самого конца войны ничего не слыхали ни о Казьмине, ни о его спутниках.

Не подвел ли Сергея Павловича автопилот? Эту штуку в тряских облаках полагалось выключать. Мощные рулевые машины мгновенно и жестко реагируют на броски в бурном воздухе, стремясь удерживать самолет в прямолинейном полете, но перегрузки конструкция испытывает неимоверные. Могла и не выдержать. На пилотских руках она куда легче переносит турбулентные истязания – и то не всегда обходилось без серьезных последствий. А может, в пути или над целью самолет наткнулся на обстрел, «схватил» крупный снаряд или встретился с шальным перехватчиком? Да мало ли что могло приключиться в военном небе! Простой отказ мотора – дело более чем обычное – в глубине чужой территории иногда превращался в целую драму с трагедией в эпилоге.

Гибель Сергея Павловича в ту бестолковую ночь не вызывала сомнений. Остались догадки да неизбывная боль и память о нем…

В путанице неразборчивых и «недоклепанных» бортовых радиограмм нам только показалось, будто Николай Тарелкин просился на запасный аэродром. Потом разобрались: доклад о выполнении задания и об отказе мотора действительно был, а все остальное – заблуждение. Он, как и Казьмин, с задания не вернулся.

Николай тоже наш, воронежский. Худощавый, очень высокий, большелобый, с мелкими чертами лица. Довоенное знакомство дружбой нас не связывало, а вот во фронтовом полку мы потянулись друг к другу. Какое-то прирожденное благородство и порядочность во всем были присущи его облику, настрою души и манере общения. И с этим все, кто был с ним знаком, считались. Уж на что летная холостежь – народ зубоскальный и слегка циничный – и то не смела тронуть какой-либо двусмысленной шуткой ту чистоту и открытость отношений, что сближали Николая с очень скромной и симпатичной Зоечкой, работавшей в полковой канцелярии и накануне войны ставшей его женой. Года не прошло со свадебного дня – и вот такая беда.

Неделя без малейших известий – это уже серьезно. В полку стали привыкать к мысли о гибели обоих экипажей. Пройдет «положенный срок», и штабной «гвоздь» без лишних эмоций, не проронив и слова сочувствия, нацарапает скорописью на форменных бланках Зое Ивановне и Вере Николаевне Казьминой, матерям и женам еще шестерых спутников своих командиров, что, мол, такой-то, имярек, не вернулся с боевого задания. И

поставит точку, вогнав несчастных женщин в горькую муку терзаний неизвестностью и ожидания чуда возвращения. Все-таки хоть и смердит мерзким душком недосказанного подозрения та холодная казенная бумажка, но зато в ней о смерти ничего не сказано. И воистину, спустя две недели неведомыми путями вдруг проникла к нам короткая весточка: Тарелкин назвал место своего пребывания и просил выручить.

Все прояснилось позже.

Когда до цели оставалось полчаса, за правым мотором по крылу поползла масляная дорожка. Тарелкину она не показалась опасной и, решив, что до своей территории он как-нибудь дотянет, не стал сворачивать с пути, а еще через полчаса после выполнения задания мотор стал. Высота медленно пошла на убыль. Если так пойдет и дальше – линии фронта не видать. Командир дал команду выбросить из самолета все лишнее, но лишнего не оказалось – только чехлы, инструментальный ящик, патронные ленты, радиостанция да кислородные баллоны. Такое облегчение самолет не почувствовал. К рассвету земля оказалась совсем рядом. Прыгать поздно. Впереди блеснуло озеро. Тарелкин чуть подвернул к нему и плавно коснулся воды. Подняв волны и тучи брызг, самолет, как катер, заскользил к берегу и, не дойдя до него метра полтора, остановился на мели. Экипаж быстро покинул машину, углубился в лесные дебри, и Тарелкин повел его на восток. Где-то рядом была Опочка, южнее, на железной дороге – Идрица. Предстояло пересечь опаснейшую черту – магистральную дорогу из Новосокольников на Ленинград. Линия фронта лежала еще дальше – на меридиане Великих Лук – и тянулась по реке Ловать. До нее, если по прямой, километров 120.

Но, пройдя уже немало, вдруг возвратился к самолету за бортпайком, да так и не вернулся к экипажу воздушный стрелок Афанасий Терехин. Никто об этом бортпайке – фанерном ящике с шоколадом, печеньем и консервами – в те минуты и не подумал, не до него было, а Терехин, самый старший в экипаже по возрасту и опыту жизни деревенского учителя, брянский лесной мужичок, видимо, не очень доверявший мудрости молодого командира и его спутников в пешем походе по оккупированной врагом территории, соблазнился, я думаю, вовсе не содержимым бортпайка, а перспективой одиночного хода, с его точки зрения, более безопасного, чем группой, в которой случайная ошибка одного могла стоить жизни и остальным.

В конце мая в тех краях лес наполняется водой, разбухают мелкие ручьи и реки, а в ту весну, после многоснежной зимы, все вокруг разгулялось, заполонилось поверх краев вешними водами.

Ребята в экипаже хоть и крепкие, как на подбор, и шли сверх всякой меры без остановок, скорость движения изо дня в день выжимали ничтожную. К ночи выбирали места посуше, спали на ломаных ветках. Кое-как питались – весенний лес не очень щедр на разносолье.

Уже промокла насквозь обувь, одежда превратилась в тряпье. Еле поспевая за своим длинноногим командиром, стал чуть поскрипывать грузноватый штурман Дедушкин, но бодр и спокоен бортовой радист Николай Митрофанов – парень хозяйственный и в походе изобретательный.

Вышли к железной дороге. Вдоль ее полотна прохаживалась охрана. Пришлось ждать ночи. Под ее покровом ползком был взят и этот рубеж. И снова лес и болота, километры изнурительного хода – то вброд, опираясь на шесты, то по состряпанным настилам, а то и вплавь на бревнах.

Лишь на восьмые сутки, неожиданно сверкнув из-за лесной чащи, открылась Ловать. Неужто спасение? В попытках найти переправу их заметили с нашего берега и выслали лодку. Ободранные, заросшие и голодные, они, наконец, были среди своих, у себя дома! Радость охватила их одуряющая, безмерная, но… оказалась короткой. Доставленных в штаб, их тут же разоружили и под конвоем направили в лагерь НКВД, предназначенный для проверки благонадежности вернувшихся из-за линии фронта. Таких лагерей с декабря 1941 года отгрохали множество и к лету успели заполнить. Прошло несколько дней, прежде чем Тарелкин ухитрился каким-то образом подать сигнал на волю.

Майор Тихонов нашел на карте совсем рядом с дислокацией лагеря аэродром и приказал командиру эскадрильи капитану А. И. Галкину, снабженному всеми возможными полномочиями, немедленно вылететь на боевом самолете в район лагеря и доставить экипаж в полк.

Да не на тех нарвались!

Несмотря на просьбу, уговоры и крутые, в басовых регистрах, обороты речи, лагерное начальство ни под каким видом не намерено было уступать Галкину. Тот потрясал документами, ругался и клялся – как в стенку!

– Не положено. Имеется приказ!

Видя в конце концов полную бесполезность своих усилий, Александр Иванович упросил начальника лагеря разрешить Тарелкину и Дедушкину хотя бы проводить его к самолету. Просил и за Митрофанова, но тому, вероятно, как младшему командиру, отказано было напрочь.

Тарелкин и Дедушкин следовали на аэродром рядом с

Галкиным под вооруженным конвоем. По пути полушепотом шел инструктаж: после пробы моторов по его, Галкина, знаку – пулей в нижний люк кабины радистов.

При виде самолета на лицах конвойных отразилась ошеломленность, вероятно, они никогда в жизни не видели летающую машину, да еще такую огромную, так близко, а когда Галкин запустил моторы – солдаты и вовсе опешили.

Все остальное произошло, как в блеске молнии. Ребята хоть и рослые, но в люке исчезли мгновенно. В ту же секунду взревели моторы, и Галкин, чуть подвернув хвостом к конвойным, обдал их пылью и с места пошел на взлет.

Под вечер Тарелкина и Дедушкина встречал ликующий полк. Я почувствовал, как Николай обрадовался, увидев меня. Мы повисли друг на друге, что-то бормотали, хлопая ладонями по лопаткам, и я повел его в общежитие восстанавливать уже разрушенные «виды на жительство».

Командир полка дал обоим скитальцам небольшой отпуск – отдохнуть, окрепнуть, прийти в себя и затем съездить на недельку к родным. Но дня через два или три после их побега в полк в вооруженном сопровождении прибыл лагерный уполномоченный и потребовал немедленного возвращения беглецов в лагерь.

Василий Гаврилович со всей решительностью отказал ему в этом, а видя его неугомонность, выдворил со штаба. Тот не унимался, сунулся было в общежитие, но на крыльце его встретили летчики и посоветовали во избежание неприятностей убираться вон. Тюремщик попятился и, пригрозив расплатой, исчез.

История с бегством Тарелкина и Дедушкина из энкавэдэшного лагеря, дойдя до генерала Голованова, не на шутку взволновала его и побудила вмешаться в это тонкое и опасное дело. По части шансов очутиться в новоявленном Дантовом «чистилище» летный состав авиации дальнего действия имел немало «преимуществ» – у нас и экипажи были крупнее, чем в других родах авиации, и действовать нам приходилось на большой глубине над территорией противника, а если учесть, что боевой состав АДД не отличался массовостью и буквально каждый экипаж был в Ставке на счету, то станет понятной тревога командующего: эти «лагерные мероприятия» могли чувствительно отразиться на боевых возможностях дальних бомбардировщиков.

Александр Евгеньевич обратился со смелой просьбой к Сталину – разрешить его, головановские экипажи направлять после перехода линии фронта непосредственно к нему, в штаб. Голованов уверял Сталина, что он ручается за своих летчиков и всю ответственность за их благонадежность берет на себя.

Сталин не сразу, но согласился с этим, и важное исключение для летчиков и штурманов АДД вошло в силу, хотя не коснулось тех, кто возвращался после побега из плена.

Не знаю, сыграла ли тут роль прежняя служба Голованова в двадцатых и в начале тридцатых годов на немалых постах в органах НКВД, но Сталин, известно, к этой категории государственных служащих относился с особым доверием.

К лету положение на фронтах было настолько тяжелым, что нашей АДД было не до глубоких целей. Все силы были брошены не только на разрушение военных объектов в оперативной глубине, но и для ударов по войскам на переднем крае, в местах их скоплений у переправ и в укрепрайонах – чистое дело ближнебомбардировочной и штурмовой авиации! Но действовали они только днем, силенок их все еще было маловато, и нам приходилось подставлять свои плечи, да и сила наших ударов была покрепче. Цели назначались малоразмерные, передний край, где сидели наши войска, лежал совсем рядом. Хорошо хоть обозначали они себя аккуратно – кострами, ракетами. Работа была филигранной и, конечно, с небольших высот – ну, прямо «лафа» для малокалиберной артиллерии, «расплодившейся» у противника видимо-невидимо. Не обходилось без боевых потерь. Да и машины, которым мы не давали передыху, иногда жестоко мстили нам за невольное насилие – участились случаи отказов моторов в воздухе, что влекло за собой последствия не менее опасные, чем от поражения снарядами. Досталось как-то и мне.

После мощной и точной, под отлично светившими САБами, бомбардировки железнодорожного узла в Харькове, на который мы навалились в мае всей дивизией, вдруг, уже далеко отойдя от него и оставив позади траверз Воронежа, гулко бухнул, затрясся и загорелся левый мотор. Ночь ясная, но черная, а с мотора, хоть и выключенного, хлещет пламя, слепит и не дает ничего распознать вокруг. Пока незаметно, чтобы где-то работали аэродромы, а садиться нужно как можно скорее.

– Алеша, – говорю, – ты меня выводи на Воронеж, а аэродром я с закрытыми глазами найду. Здесь все мне родное.

Наконец зацепился я взглядом за знакомые контуры затемненного города и с ходу пошел на посадку, еще не видя полосы. Только подойдя ближе, разглядел несколько тускло догоравших плошек. На наши красные ракеты – ноль внимания. Так и сел наугад без прожекторов, подсвечивая самолетной фарой. Оказывается, после посадки истребителей, отражавших вечерний налет немцев на город, аэродром до утра был закрыт, и

там никого не намерены были ни принимать, ни выпускать. Ну живут люди по распорядку дня – и все тут!

Благо на стоянках оказался случайный народ, помогли погасить пожар. Было с чего появиться ему: из картера, прямо со шпильками, был вырван цилиндр. Хорошо, что все произошло в своем расположении, а случись такое в глубине территории противника?..

Под утро немцы снова набросились на Воронеж, и в огромной казарме, где на дощатых нарах мы обрели вожделенный ночлег, нас разбудили не столько взрывы бомб и канонада орудий, сколько дробный грохот сапог казарменных обитателей, вылетавших, как из брандспойта, во все двери и окна в чем попало. А нам так не хотелось расставаться со сном, что мы, только приподняв головы и взглянув друг на друга, тут же отдались ему снова. Дрожали стекла, сыпалась штукатурка, но звуки боя нам не мешали.

13 июля встревожилась вся дивизия: не вернулся с задания генерал Логинов. Полки бомбили скопления войск у переправы через Дон в районе Коротояка. Огня было много – и на земле, и в воздухе. Боевая зарядка большей части экипажей состояла из РРАБов, начиненных керамическими шарами с горючей смесью внутри. Они веером разлетались на большие площади, некоторые, сталкиваясь в воздухе, воспламенялись и потоком ярко-белого огня шли к земле, а те, что достигали ее в целости, раскалывались там, образуя множество высокотемпературных негасимых очагов пожара. Но и с земли огня нам поддавали от души: высота удара небольшая, и дело нашлось всем калибрам. Пробиться незадетым к точке прицеливания было непросто, к тому же висевшие на нижних замках РРАБы, если бы в них попал снарядный осколок или пуля, задев хоть одну ампулу, мгновенно воспламенились бы, охватив огнем весь самолет. Из-за этого да еще за повышенное лобовое сопротивление этих неуклюжих колод мы больше всего и не любили возить их, предпочитая любой другой вариант обыкновенных бомб. Но штука была эффективная, и с этим приходилось считаться.

В ту ночь Логинов пошел в первом эшелоне боевых порядков дивизии на борту самолета командира эскадрильи майора Урутина.

Когда дивизия в воздухе – место ее командира на КП. Там сосредоточена вся информация об оперативной и воздушной обстановке, оттуда только и можно управлять боевыми действиями полков. Его решений в меняющейся обстановке полета ждут не только экипажи, но и Москва – командующий АДД, Ставка. В бытность командиром полка Евгений Федорович

не раз ходил на боевые задания за штурвалом, хотя это и тогда было для командира непросто, а на этой должности – попробуй оторвись. Летать-то он летал по своим командирским делам и днем, и ночью. Летал – мало сказать, отлично – красиво! Да и самолет облюбовал он необычный – спортивный монопланчик «УТ-2». Приходил, бывало, на аэродром, метрах на пятистах выключал над стартом мотор и в тихом планировании, выкручивая спирали и восьмерки до самых последних метров, вдруг у земли выравнивал машину и садился точно у «Т». Весь аэродром, задрав головы, следил за этим балетом. А в боевых полетах комдива какой толк? На земле он командир, а в воздухе, в боевых эшелонах – обыкновенный рядовой летчик. Поэтому комдивы, постепенно утрачивая ночные летные навыки, на боевые задания за штурвалом летали редко и всегда после изрядных перерывов. А когда возникала необходимость взглянуть своими глазами на организацию удара и оценить его реальные результаты (что вскоре, после прямых на этот счет указаний командующего АДД, стало для них делом регламентированным, командирской обязанностью), иногда прибегали к подсадке в самолет наиболее опытного и надежного экипажа.

Именно таким был экипаж М. Н. Урутина. Михаил Николаевич котировался едва ли не самым лучшим – искусным и неуязвимым летчиком дивизии, и выбор Логинова пал на него не случайно. Заняв место у рулей управления в штурманской кабине, комдив одновременно осуществлял проверку летной выучки, боевых навыков командира корабля и его экипажа. Это был серьезный экзамен, и сдать его экипаж старался без накладок.

Урутин с ходу вышел на цель, будто не замечая огненного кошмара, сбросил РРАБы, накрыв ее новым куполом пламени и, видимо, желая представить комдиву картину уничтожения объекта во всех натуральных подробностях, смело снизил и без того опасно малую высоту, развернулся для второго захода и вдруг попал, не предвидя такой возможности, под неожиданно загоревшиеся над ним светящие бомбы. Самолет, освещенный сверху миллионами свечей, в прицелах немецких зенитчиков был как на ладони. Свой шанс они не упустили. Машина дрогнула, загорелась и по наклонной пошла вниз. Урутин дал команду прыгать.

Первым переднюю кабину сподручней было покинуть штурману майору Мацепрасу, но он уступил это право генералу – открыл люк и помог ему выбраться. Уговоры съели несколько секунд драгоценного времени. За ним ушли радисты и Урутин. Мацепрасу, человеку пожилому и не отличавшемуся спортивной

сноровкой, видимо, не хватило высоты…

Логинов оказался в зарослях. Пока висел на стропах – «схватил» пулю, но вскользь, навылет. Приземление тоже оказалось малоудачным. Убрал парашют, притаился. Вокруг шел бой. Нужно было разобраться в обстановке, но главное он понял сразу – передвигаться придется только в темное время. Днем успокаивал раны, высматривал предстоящую дорогу. На исходе третьей ночи вышел к Дону и пустился вплавь.

Боевое охранение на нашем берегу встретило пловца – как бы это поделикатнее сказать – не очень уважительно. Еще бы: приплыл замызганный тип со стороны немцев и уверяет, будто он советский генерал. Только и всего, что говорит по-русски. Отношения не сложились. Но по фронтовым линиям связи уже шла команда – оказать помощь экипажу сбитого бомбардировщика, на борту которого был генерал. Ребята из охранения сразу сообразили, о ком идет речь, растерялись, смутились, но необычный пленник расстался с ними по-дружески.

Вскоре Евгений Федорович освободился от следов этой, в общем-то, вполне рядовой на войне драмы и снова окунулся в свои командирские заботы. Вернулись на нашу сторону и оставшиеся в живых Урутин, Гаранкин и Шариков. Только Мацепрас, скорей всего, так и не смог покинуть машину.

Не знаю, есть ли сейчас под Курском деревня Паханок, но в начале лета сорок второго была. Там, в роще, недалеко от ее околицы, сосредоточивались немецкие танки.

Командир полка, ставя задачу на их уничтожение, неожиданно поднял меня.

– Пойдешь первым. Отыщешь рощу и обозначишь ее РРАБами с зажигательными бомбами. Штурманом будет у тебя капитан Дубяго.

Иван Лаврентьевич, заместитель начальника штаба полка, сидел рядом с командиром и, поймав мой взгляд, подмигнул.

– САБов не будет. Обстановку уточните у начальника разведки, – закончил Тихонов.

Разведчик, как всегда, не был богат более полными сведениями, чем те, что он накануне выложил командиру, и, обозначив на крупномасштабных картах ту рощицу крестиками да выбрав понадежнее опорные ориентиры, мы, в сущности, были готовы к делу.

На внешних замках РРАБы внутри – бомбы. Радисты, как это делали они уже не раз, на всякий случай прихватили с собой в кабину пару восьмикилограммовых осколочных бомб АО-8. Иногда по пути к цели, когда впереди вдруг вспыхивал немецкий

прожектор и начинал мазать лучом перед носом, пытаясь ухватить самолет и подсветить его зенитчикам, штурман хорошенько прицеливался, и по его команде радисты прямо с рук, через створки нижнего входного люка, сбрасывали бомбу к подножию луча. Это нас забавляло: суетящийся луч вдруг замирал в неподвижности и в каком-то нелепом положении долго светил в никуда. Легко было вообразить, как перепуганная команда прожектористов улепетывала от бомбы, не успев выключить свою технику.

Мы от души хохотали и готовили новую бомбу для следующего попутного луча.

На Паханок взлетели засветло и в сумерках вышли на цель. Сопоставили с картой окружающие ориентиры – сомнений быть не могло: перед нами та самая рощица, где должны стоять танки. Но там ни малейшего признака жизни… Вот-вот подойдут наши бомбардировщики, а цели нет. Нервы на пределе. Ругаюсь и уже ничему не верю. Теряю высоту, кручусь над рощицей. Не сводя с нее глаз, хорошо различаю кроны деревьев, но под ними – мертво. Роща молчит, окутываясь вечерним мраком, будто погружаясь в ранний спокойный сон. Не бросать же РРАБы в эту тихую благодать, приют умиротворения и покоя. «Мало ли что бывает, – подумалось, – могли и на этот раз напутать разведчики, или танки в предчувствии удара снялись да ушли».

– Неженцев, – вызвал я стрелка-радиста, – приготовь-ка свою бомбу!

Иван Лаврентьевич подправил курс к центру предполагаемой цели, и бомбочка, по его команде, так, на всякий случай, скользнула вниз.

Боже, что началось! Я аж задохнулся. Было такое состояние, будто ухнул нечаянно в ледяную прорубь. Из этой рощи в одно мгновение лавиной взметнулись к нам десятки пушечных трасс, густо окутав машину пчелиным роем малокалиберных снарядов.

– Уходи, Вася, уходи скорее! – кричал Лаврентьич.

А «Вася» и без того уже мотал во все лопатки из этой чертовой купели. Ну, собаки, так и сожрать могут! А душа у немцев все-таки дрогнула – не вынесла одной несчастной бомбочки!

РРАБы сбрасывать нельзя: высота для них слишком мала, не успеют раскрыться. Набираем законные 1500 метров и уже в потоке подоспевших самолетов разделываем танковое обиталище. Хлеставший из него зенитный огонь теперь был хорошим целеуказанием для всех.

На наших глазах рощица преображалась: из нее валил дым, вырывались языки пламени, вспыхивали взрывы. Ко второму

заходу заметно оскудел пушечный фейерверк, а зажигательные бомбы вызывали все новые и новые очаги пожаров.

Конечно, одним ударом такую цель не возьмешь. Свой визит на Паханок, вперемежку с ударами по такой же танковой группировке у деревни Фроловка, под Мценском, мы повторили дважды.

Страшнее гроз только грозы
На вражьих тропах. Дом с мезонином. Расстроенный юбилей. Приманки для простаков. Пора, брат, пора…

Как ни велика была нужда в ударах АДД по немецким войскам на фронтовых позициях, ее «ожидали» важнейшие военные объекты глубокого тыла самой Германии. Мы уже сами чувствовали – пора.

Спустя много лет я узнал от Александра Евгеньевича Голованова, что Сталин поставил ему задачу нанести удар по Берлину в годовщину нападения Германии на Советский Союз (довоенные привычки отмечать юбилеи и праздники «новыми достижениями» и «подарками народу» несколько в ином качестве соблюдались и в военные годы). Но Голованов доложил, что именно в двадцатых числах июня наступают самые короткие и светлые ночи, и нашим самолетам придется преодолевать значительные пространства в светлое время суток, чем фашистская авиация непременно воспользуется. Голованов просил перенести удар на конец августа.

Аргументы были серьезные, и Сталин, поразмыслив, недовольно согласился с ними.

Но, помимо «белых ночей», командующего АДД тревожили и другие проблемы – удастся ли достать Берлин с подмосковных аэродромов, найдутся ли поблизости от линии фронта аэродромы подскока для тяжелых самолетов, сумеют ли прикрыть истребители пролет линии фронта на пути к цели? Вопросов возникло много. Нужно было решить их за эти два-три выпавших на раздумья месяца.

Для начала была предпринята целая серия ударов по Кенигсбергу. Чуть позже добрались и до Данцига. Большую группу экипажей взяли под особый инженерный контроль – изучались удельные расходы бензина, режимы полета и работы моторов. Все данные подвергались тщательной обработке: их анализировали, сопоставляли, обобщали. В длинном списке подконтрольных экипажей АДД мой – по возможностям достижения максимального радиуса действия – оказался пятым, хотя я ни с кем не вступал в состязания и особых мер по экономии горючего не принимал. Придерживаясь твердых правил

для любого дальнего полета, я предпочитал походную, самую «комфортную» для работы моторов высоту – 4500 метров, в погоне за дальностью не прибегал к обеднению рабочей смеси, обходился без форсажа и второй скорости нагнетателя.

В те же дни под козырьками пилотских кабин был смонтирован новый прибор – альфометр, другими словами, – указатель качества горючей смеси. Ущербный по идее и примитивный по исполнению, он врал неимоверно, мог подвести доверчивых, и соображающие летчики отвергли его сразу. Ничего не было надежнее, при некоторых неудобствах этой операции, чем регулировка смеси по цвету выхлопного пламени: придав ему еле заметный синеватый оттенок, я знал, что моторы мои получают самое здоровое и калорийное питание.

Неожиданно появились подвесные баки – изобретение строевых инженеров, получившее промышленное воплощение. Это уже серьезно. Обтекаемые светло-желтые сигары из просмоленного картона в каждой паре содержали бензина примерно на полтора часа лету. После расхода баки сбрасывались. Но мало кому удавалось их выработать досуха. Из-за несовершенства топливных коммуникаций бензин высасывался неравномерно, опустошая прежде один бак и оставляя невыработанным, а иногда почти полным второй. Моторы от подсоса воздуха неожиданно и резко обрезали, машина раздергивалась, и тут нужно было поскорее подключать основные баки. У меня обычно так и происходило. Вовремя заметить падение давления бензина не удавалось, а подвесные баки отпускали мне дополнительного топлива минут на сорок-пятьдесят, но и этого вполне хватало, чтоб дойти до цели и вернуться к своим.

В ночь на 21 июля я снова иду на Кенигсберг. Под вечер пересекаем линию фронта севернее Великих Лук и углубляемся на территорию, занятую противником…

Двумя днями раньше мы проходили точно по этому маршруту и где-то в районе Литвы уже в темноте встретили мощные грозовые облака, но, разобравшись в путанице их нагромождений, удачно нашли проходы, обогнули огнем мерцавшие шапки и, наконец, лавируя меж лучами и снарядными разрывами, пробились к центру Кенигсберга. Там была наша цель, и Васильев не промахнулся. Мы видели, как город с его окраин и расползавшихся по бухте кораблей отчаянно палил крупным калибром, густо усеивая взрывами огромное пространство, так что и после удара мы еще долго выбирались «на волю», обходя на приглушенных моторах прожекторные лучи. Но огонь был нервозным, суматошным, а прожектора все никак не могли в

кого-нибудь вцепиться – мазнут по фюзеляжу и тут же теряют цель. Видно, это тыловая ПВО сдавала первые экзамены. Словом, в городе пламенели очаги пожаров, вспыхивали яркие всплески взрывов, но удар был не очень мощным – к целям удалось пройти немногим. В ту грозовую ночь разряжались в основном по запасным целям.

…Не обещала погода быть лучше и на этот раз. На синоптических картах до линии фронта – никаких опасных явлений. Но метеорологи настораживали: над Прибалтикой и восточнее возможны мощные фронтальные грозы. Сказать по правде, зенитная артиллерия и истребительная авиация были не самой грозной силой на пути к целям. В летние месяцы, когда за линией фронта бушуют ночные атмосферные грозы – опаснее их ничего нет. Привыкнуть или приноровиться к ним невозможно – они всегда страшны! Казалось бы, чего проще, имея синоптические данные, в соответствии с ними и прокладывать маршруты, а если грозовой фронт лежит поперек пути, перенести вылет на несколько часов или отложить его на следующую ночь. Но все дело в том, что наши карты содержали информацию только до линии боевого соприкосновения. За нею – безмолвная пустыня. Метеоданные для воюющих сторон были в такой же степени строго секретны, как и содержание оперативных документов. Вести разведку на большую глубину – дело бесперспективное. Одиночный разведчик, идущий в дневное время по профилю предстоящего боевого полета, непременно станет добычей вражеских истребителей, а, кроме того, дневная погода вовсе не гарантирует ее повторения ночью. В мирные, довоенные годы все было просто: в предвидении грозы – отбой, встретил ее в пути – возвращайся. В боевом полете оценки решений идут по другим критериям. Право вернуться и на войне дается каждому, но прежде нужно до конца исчерпать все возможности в попытках пробиться к цели. Только где та грань, за которой беда или смерть, чтобы ненароком не шагнуть туда? Исход борьбы разный: одни пробиваются к цели и, зная, где лежат грозы, идут домой обходными путями, другие, не найдя проходов, возвращаются на свои аэродромы, не выполнив задания, или бомбят ближнюю запасную цель, третьи покидают разломанные машины или остаются в них до конца. Третьих немного, но они были.

Возврат на свой аэродром с бомбами – ноша тяжкая. Чувство вины давит душу, не дает покоя. Холодно посматривают на неудачника некоторые не летающие, но бдящие чиновники. Не дай бог, такие же грозы, а то и посвирепее, встанут на пути в следующую ночь – будешь биться с ними до последнего, но бомбы

домой не повезешь.

…Мы идем на высоте 4500 метров. Воздух спокоен и не предвещает бурных событий. Но вот незаметно померкли звезды и вдруг вовсе исчезли за плотной пеленой облаков, а впереди обозначилась черная стена непогоды. Она возникла сразу за линией фронта, гораздо раньше, чем нам обещали синоптики. Все глубже и плотнее входим в облачные дебри, всматриваемся в черноту, ищем проходы. Обнаружив малейший просвет, бросаемся туда, но там вырастает новая стена. Моторы тянут вперед, машину не остановишь, чтобы осмотреться. Ее валит с крыла на крыло, бросает сотнями метров то вверх, то вниз. Облака наполнились огнем и сверкают со всех сторон совсем рядом. Васильев притих – видно, высматривает прогалы, фиксирует наши беспорядочные курсы. Нужно бы вернуться, но мы настолько глубоко вклинились во фронтальную толщу этого разъяренного «зверя», что возвращение могло обойтись дороже прорыва вперед. Казалось, вот-вот, и мы одолеем последнюю преграду, вырвемся на свободный простор, но новые броски обретали все более опасный размах. Я смягчал их рулями, как только мог, и уже чувствовал, что машина все больше и больше подпадает во власть этой жуткой стихии. Неведомая сила вжимала меня в сиденье, топила голову в плечи, но вдруг бросалась вспять, и я повисал на привязных ремнях. Наконец, после почти полукилометрового броска к земле машина резко взмыла вверх, раздался металлический треск, моторы захлебнулись, а в кабине закрутился конец оборванного троса. На штурвале исчезли нагрузки. Черт возьми! Я громко и крепко выругался. На мгновение меня оставили силы, руки безвольно обвисли, голова откинулась на подголовник. Все! Конец!.. Но в следующий миг я был в строю и полон сил.

– Прыгать, всем прыгать! – заорал я по СПУ.

Чернов отозвался. Неженцев промолчал. Но Васильев вдруг отчаянно и протяжно заорал на одной ноте:

– А-а-а-а!..

– Бросай машину, Алеша! – на надрыве повторял я ему. – Прыгай!

– Что, что случилось? А-а-а!.. – не унимался он в крике.

– Прыгай, Алеша, прыгай!

Он все еще что-то кричал, а машина, утратив равновесие, кренясь и меняя углы, летела вниз, теряя драгоценную высоту. Оставаться в ней было бессмысленно, и, открыв фонарь, преодолевая меняющиеся перегрузки, я с трудом перевалился через правый борт и оторвался от самолета. Перед глазами мелькнуло его огромное тело и, как мне увиделось, без левой

консоли крыла и хвостового оперения.

Летел я спиной вниз и не сразу потянулся за кольцом, хотел немного отойти от падающего самолета, хотя он мгновенно исчез из виду. Когда уже медлить было нельзя, я вдруг почувствовал, как внезапно вошел в сильное и очень быстрое центробежное вращение. Голова и ноги описывали широкие круги, исчезло чувство опоры и времени. Штопор! Вспомнилась наука моих парашютных инструкторов: руку в сторону и – ждать! В штопоре открыть парашют – гибель. Но вот вращение прекратилось, я перешел в падение головой вниз, быстро нашел кольцо и с силой вырвал его. Из-за расставленных ног свечой потянулось вверх белое полотнище. Успело бы наполниться! Мощный динамический рывок хватил меня за плечи, разом перевернул ногами вниз и в то же мгновение, прошив лесные кроны, скользнув наискосок, я до самых лопаток вонзился в жидкое лесное болото. Приземление было жестким. На твердой почве – не уцелеть. Из грудной клетки разом вышибло весь воздух. Захлебываясь и задыхаясь, еле отдышался. Пошевелил руками, ногами – цел. Вокруг глубокая темень. Льет дождь. Молнии над кронами рвут небо. Парашютный купол повис на ветках. Хотелось полежать, не двигаясь, исчезнувшим, ни для кого не видимым. Но вдруг обожгло: тут немцы, может, совсем рядом!.. Нужно нигде не ошибиться и выбраться к своим во что бы то ни стало. Под головой оказался поваленный ствол. Подтянулся к нему, вышел на твердое место. Освободился от парашютных лямок, стянул купол и утопил его в болоте.

Я был в унтах и меховом комбинезоне. Под ним – солдатская гимнастерка без знаков различия. Там же на ремне, чтоб не утратить при прыжке, пистолет «ТТ». Со мной никаких документов. Только патроны (помимо тех, что при пистолете), часы, нож, крохотный компас, спички.

Сквозь черную и густую чащу, то угасая, то вспыхивая, поблескивали огни горевшего самолета. Разгребая дремучие заросли и шлепая по лесному половодью, я тронулся к нему, но вскоре остановился перед небольшим ручьем. И как опомнился: в этом незнакомом лесу взорвавшийся и горящий самолет мог привлечь внимание и немцев, и полицаев. Встреча с ними – неизбежная смерть. Вместе с тем вряд ли кто мог остаться в самолете – времени для его покидания было достаточно. Но где Алексей, Чернов, Неженцев? Что с ними?..

Чиркнув спичкой, я сориентировался по компасу и взял направление на восток. Вспышки молний беспорядочными циклами освещали лес, и мне удавалось осмотреть свой путь на ближайшие пять-десять шагов. Когда, пройдя совсем немного, я

оглянулся еще раз, костра уже не было: то ли угас он в болотной воде, а может, скрыл его лес…

За полночь вышел на опушку. На широкой прогалине в грозовых отсветах прямо передо мной обозначались избы вытянутой в одну линию деревни. Кто в ней?.. Я не решаюсь ступить на открытое поле. Решил ждать рассвета, чтоб издали проследить за нею и рассмотреть окружающее пространство.

Мысли мелькают одна за другой, путаются и противоречат друг другу. «Территория-то оккупированная, но люди живут в деревне, в этой глуши, должно быть, русские? Нужно найти одного, именно одного человека, без свидетелей, и все у него разузнать. С одним я справлюсь, если проявит ко мне агрессивность. Потом может быть и погоня. Надежда только на пистолет, но и они не безоружные. Вряд ли удастся мне дострелять все патроны. Ну, а если?..» Плен исключался абсолютно. Разве что подберут недвижимым. Для того и солдатская гимнастерка…

Время тянется мучительно долго. Грозы поутихли, поумерился дождь. Гула самолетов не слышно, а должны бы возвращаться.

В первой серости утра – никаких открытий. Прохожу, пригибаясь к кустам, по лесной чащобе вдоль деревни – ни дымка, ни звука. Глаз с нее не свожу – ни человека, ни собаки, ни хотя бы курицы.

Девятый час. Изучил каждое подворье, но нет признаков жизни ни в одном из них. Ближе остальных к лесу подступала небольшая бедная избенка, туда, пригибаясь, я и проскочил. Как оказалось, мне на редкость повезло. Это было единственное на всю деревню жилье, где обитал густо заросший, брошенный всеми глубокий старик со своим душевнобольным внуком. Старик не то чтобы испугался, а как-то оторопел при виде неожиданно возникшего перед ним пришельца. Мокрая меховая одежда, прилипшие ко лбу волосы, в руках пистолет озадачат кого угодно.

Я понимал, что разговор, чтобы расположить к себе деда, нужно начинать не с вопросов, а с объяснений – кто я и почему здесь оказался. Всей своей добродушной статью и беззащитностью он не внушал мне каких-либо опасений, да и ко мне, я почувствовал, старик отнесся с доверием. Ночью он слышал сильный взрыв и теперь связывал его с моим появлением. Наша беседа медленно, но все же раскачивалась. «Жители, кто помоложе, – рассказал мне Степан Петрович, – в партизанах, а женщины, старики, дети ушли кто куда, затерялись в городах и больших деревнях, иные попрятались в лесах, кому-то удалось перебраться на нашу сторону».

– А немцы где? – задал я наконец нетерпеливый вопрос.

– Немцы? Тут они не живут. Раньше приезжали на лошадях, на танках. Ограбят что приглянется, постреляют или заберут, если застанут, мужиков, которые по их понятию подозрительны, и снова уходят. Теперь проезжают мимо: все обобрали, деревню обезлюдили. Но бывает, налетят, рассыплются по дворам, пошастают по избам – не ночуют ли партизаны, и дальше. Приходят сюда и наши, красные. – Он так и сказал: «красные». – Чаще всего идут через Рассвет и Брутово, если немцев там нету. А встретятся – бой затевают. Немцы там на постое бывают и комендатуры небольшие имеют. Это недалеко, а Рассвет совсем рядом.

Я все не мог понять, каким образом в этих местах бывают наши. Если удастся выйти на них, я спасен. Только бы не промахнуться. Пока больше шансов напороться на немцев – здесь пока их территория. А может, не испытывая судьбу, в поисках призрачной удачи, углубиться в лес и, не выходя из него, изо всех сил жать на восток? Но как перейти линию фронта, если там войска? Вдруг там открытое место, немецкие огневые точки, боевые охранения? Я спросил у Степана Петровича, нет ли у него хоть какой-нибудь обувки и одежонки взамен на комбинезон, унты, гимнастерку и бриджи. Он засуетился, явно соблазненный моим роскошным меховым одеянием, но во всех своих закоулках ничего не нашел. Потом увлек меня с собою через деревенские зады к добротной избе в центре деревни и довольно проворно, подставив лестницу, полез на чердак. Я поторапливался за ним. Там, среди залежей хлама и ветхих обносков, удалось раскопать еще хранившую внешние формы пару разбитых и заскорузлых, но впору по моей ноге башмаков. Пришпандорил я им вместо шнурков бечевку, заодно подхватив ею отставшие подошвы, плотнее подвязал низ моих бриджей и был, в общем-то, готов к дальнему походу. Комбинезон и унты Степан Петрович бережно сложил, обернул тряпьем и запихнул под трубу, завалив чердачным барахлом.

Через слуховое оконце, как с наблюдательного пункта, он показал мне две дороги на деревни, где иногда, по его словам, бывают «красные». Брутово, скрытое далью и лесом, лежало справа, и идти к нему нужно было через мост. Это опасно. Деревня Рассвет хорошо виднелась крышами впереди. К ней по открытому полю напрямую вела проселочная дорога, а по дуге слева ее охватывал лес.

Я попрощался с добрым стариком и, не выпуская из виду Рассвет, сразу нырнул с дороги в лесную чащу. Тучи сошли, проглянуло и пригрело солнце. Мои обретенные шкарбуны гулко

чавкали, но на ногах держались крепко.

Вдруг на проселке обозначилась пара упряжек. Я застыл за лесными ветвями, всматриваясь в неторопливое приближение странного кортежа. На дрогах восседало около дюжины вооруженных людей. Всмотрелся – черт возьми! – немцы и еще какие-то люди. Полицаи?! Мне показалось, будто все они смотрят в мою сторону и сквозь густоту кустов и деревьев видят меня как на ладони. Но дроги потряслись дальше и у дедовой Чернушки повернули налево, видимо, в сторону Брутова. Я почувствовал, как по телу прошли мурашки…

Уже за полдень приблизился к Рассвету – крупной, не в пример Чернушке, таинственной деревне, где бывали «красные», но откуда только что выкатили фашисты.

Не выходя из леса, я долго следил за деревней, раздумывая, как бы к ней подступиться незамеченным. Может, дождаться ночи?.. Люди в деревне были – кто-то прошел по улице, кое-где работали во дворах. Наконец, присмотревшись к ближайшему домику, я направился по узкой тропинке, засеянной с обеих сторон хорошо поднявшейся кукурузой, прямо к нему.

В доме оказались две немолодые женщины и девочка лет пятнадцати. Увидев меня, они застыли, онемели. На мое «здравствуйте» – никакой ответной реакции. Не возникла она и позже. Кроме «а мы не знаем», «мы тут никого не видим»… ничего другого мне услышать не удалось. Молчание было тягостным, и я чувствовал, как все больше погружаюсь в отчаяние. С дедом было проще: там на первый контакт сработало мое летное одеяние. Здесь я предстал перед незнакомыми людьми совсем в ином облике.

Нужно было что-то делать. Уходить, конечно. Опять в лес, а там видно будет. О моем появлении эти женщины, похоже, не смолчат. Но кому они скажут – немцам? Полицаям? Партизанам? «Красными» в деревне что-то не пахнет.

Вдруг за окном, что было ближе к двери, мелькнула тень.

– О! Дядя Ваня… – скороговоркой произнесла девочка и мгновенно, так что я не опомнился, выскользнула за порог.

Сейчас будет развязка. Кто такой «дядя Ваня»? Ясно, русский, не немец, но, может, еще хуже – полицай? Его ведь не сразу разберешь.

За моей спиной смотрело в лес небольшое оконце. Незаметным движением я открыл нижний крючок, на котором держались оконные створки. Пистолет и окно – ничего другого для спасения у меня не оставалось.

События ждать себя не заставили. Когда через две-три минуты в сенцах гулко и крепко загремели солдатские сапоги, я

распахнул окно и снял «ТТ» с предохранителя. Женщины, ахнув, прижались к стенкам. Дверь резко взвизгнула и как разверзлась. На пороге замер, глядя на мой чуть приподнятый пистолет, высокий и ладный, затянутый ремнями младший лейтенант. Из-за его спины глядел на меня ствол винтовки. Маскарада здесь быть не могло. Я опустил пистолет и положил его на лавку. Младший лейтенант шагнул в комнату.

Это был командир взвода 953-го стрелкового полка 3-й ударной армии Сафонов. С ним был взвод.

Я рассказал командиру обо всем случившемся, и тут вдруг засуетились, запричитали хозяйки, извлекли из печки дымящиеся горшки, уговаривая меня поесть и отдохнуть.

Сафонов, несмотря на то, что у меня не было ни одного документа, с доверием отнесся ко всему мною сказанному.

– Как же мы дальше поступим? – задал он уже назревший вопрос.

– Лучше всего, если бы мне помогли перейти линию фронта, – высказал я свое пожелание.

– Видишь ли, у нас есть боевая задача. Мы должны идти дальше.

– Вопросов нет. Бери, командир, с собой. Обузой не буду. Правда, «ТТ» не бог весть какая пушка, но может пригодиться.

– Ничего, будет бой – будет оружие.

Так и решили.

Взвод вытянулся по дороге. Мне показалось, что он идет вразброд, неорганизованной толпою, но потом я стал различать группы боевого охранения, а самая плотная, где шел Сафонов и я рядом с ним, была ударной.

– А немцы-то только что укатили из этой деревни, – поделился я своими наблюдениями.

– Они всегда норовят улизнуть. Тут их немного – в бой вступать им невыгодно.

Постепенно стало спадать напряжение минувших событий, и я почувствовал, как на ходу разболелся левый коленный сустав – раздулся, стал ограничивать движение. Пришлось обзавестись палкой. Донимали и правые ребра, временами причиняя изрядную боль. В общем, лесное приземление все-таки оставило свои отметины, но шел я со взводом не отставая.

Вскоре я кое-что узнал о характере той войны, что вели наши войска в этом оккупированном немцами районе. Сафонов не был словоохотлив, но суть событий слегка приоткрыл. В этих лесистых местах, где фронт не был выражен окопным противостоянием и еще с зимы был малоактивным и неподвижным, наши подразделения и части иногда проникали в

немецкий тыл и вели там, по сути, партизанские действия – то выбьют фашистский гарнизон или уничтожат колонну войск, то разгромят станцию со всеми ее эшелонами и обратно, к своим, за линию фронта. На этот раз стояла задача выбить немецкий штаб – не то полка, не то дивизии – в Юхове.

Наш путь лежал через Чернушки, и я попросил Сафонова углубиться в лес и поискать упавший самолет. Мы немного растянулись и уже готовы были войти в чащу, как вдруг за лесной опушкой, из-за кустов, будто из-под земли выросла группа вооруженных людей. Это были партизаны, небольшое подразделение – человек двадцать. Они, оказывается, еще издали, притаившись, всматривались в наш взвод и, когда убедились, что шагают свои, вышли навстречу. Сафонова они знали хорошо, знали и других. Услышав, как ночью взорвался в лесу самолет, отряд на рассвете отправился на поиск, но следов пожара никто не обнаружил. Теперь в лес мы углубились все вместе. За дремучей густотой лесных зарослей пространство просматривалось на считаные метры. Но вот путь пересек ручей, кажется, тот самый, на который я наткнулся ночью. Пошли вдоль ручья, но никаких признаков ночного происшествия найти так и не удалось.

День клонился к вечеру. Сафонов терял время, и взвод, покинув лес, тронулся к исходному рубежу своей задачи. Снова полил дождь. В сумерках, изрядно промокшие, мы вышли к реке Локня и на ее берегу, в небольшом заброшенном хуторе, остановились на ночлег. К ночи разыгралась гроза. Дождь припустил не на шутку и лил несколько дней кряду. Бой в такую погоду с форсированием вздувшейся реки, со штурмом укрывшегося в постройках противника мог оказаться для взвода безуспешным. Мне же это вынужденное стояние оказалось как нельзя кстати – разболевшиеся колено и ребра требовали покоя. По ночам я слышал, как гудели знакомые звуки «Илов-4» – тянули на запад один за другим. Многие ли сумеют пробиться к далеким целям?..

На четвертый день, когда проглянуло солнце, ближе к вечеру в хуторе послышались оклики дозорных постов, оживленные голоса, топот ног, и в комнату, где обитали Сафонов и я, шумно вошел весь обвешанный оружием старший политрук (по нынешней градации – капитан). Власть, я понял, перешла к нему.

Старший политрук Станкевич привел батальон с тяжелым оружием, радиостанцией, саперами. Черноволосый, остроглазый, быстрый в движениях, он прежде всего осведомился у Сафонова обо мне, и я почувствовал, что новый начальник был очень недоволен появлением такого неожиданного «новобранца».

Состоялся разговор и со мною, в конце которого Станкевич подвел итог:

– Видишь ли, бой будет тяжелым, потери неизбежны, и я не имею права рисковать жизнью боевого летчика. Ты гораздо нужнее там, на самолете, в своем полку. Так что завтра тебя переведут через линию фронта.

На серой зорьке два пожилых солдата, назначенных моими проводниками, были готовы к походу. Станкевич подошел ко мне и, понизив голос, потребовал сдать пистолет и патроны. Меня обожгло, но спорить было бесполезно – еще заподозрит в недобром. Здесь он высшая власть. Мы оба понимали друг друга, но по-разному. На моем лице Станкевич, видно, что-то прочел.

– Да тебе он ни к чему, а мне может пригодиться, – смущенно оправдывался он.

Это мне-то ни к чему, собравшемуся в путь по территории, оккупированной противником!..

Тронулись «в боевом порядке»: один солдат впереди, другой сзади. Я посередине. Так было предписано. Но когда за поворотом хутор скрылся из глаз, мы уже шли рядом, спокойно беседуя. Винтовки были заброшены за плечи.

Я попросил солдат еще раз пройтись по лесу, поискать самолет. Пошли в новом направлении, то расходились, окликая друг друга, то сходились, но и эти поиски ничего не дали. Светлого времени оставалось в обрез. Мы повернули на восток, снова пересекли околицу Чернушки и, выйдя на глухую лесную тропу, направились в сторону Ловати. Солдаты шагали впереди и нет-нет возвещали:

– Мина!

Я моментально останавливался и спрашивал: «Где?» Они посмеивались и показывали на какой-нибудь бугорок или хилую кочку в шаге-двух от моих ботинок. Ничего себе! Теперь я старался идти за моими провожатыми след в след.

К вечеру на берегу Ловати, пройдя лесом вдоль реки и поравнявшись с густыми и высокими зарослями на той стороне, солдаты подали свистом условный сигнал. Заросли зашевелились, из них отчалила лодка. Вскоре мы были на своей территории.

Обстоятельный расспрос состоялся на другой день в штабе авиации 3-й ударной армии. Среди авиационных командиров рядом с их начальником полковником Абаниным угадывались, по манере задавать вопросики, работники особого отдела контрразведки «СМЕРШ» (что в переводе с аббревиатуры означает «смерть шпионам»). В какие-либо сомнения я своих собеседников не вверг, но и отпускать в полк меня они не торопились. Видимо,

шли какие-то запросы.

В сарайчике, где к ночи определили для меня новый ночлег, был еще кто-то. Я насторожился. Слишком необычен был мой сосед. Лучше сказать, страшен. Дезертир? Бандит? Не зря ведь под охраной.

– Вот с ним и будешь ночевать, – сказал мне мой сопроводитель, теперь охранявший и мою «безопасность». -Его только что привели сюда. Говорит, тоже летчик.

Я приблизился к нему и ужаснулся: заросшее, исцарапанное лицо, в клочья изодранная гимнастерка, сквозь которую зияло голое окровавленное тело, вместо брюк – трусы, на облепленных грязью босых ногах еще кровоточили свежие раны. Он сидел, свесив голову, и тяжело дышал.

– Что ж ты стоишь? – напустился я на солдата. – Ему ж помочь надо!

Но тут вошел фельдшер, зажег фитиль коптилки, вместе со мной помог бедолаге обмыться, смазал и забинтовал его раны. Принесли белье, на первый случай одежонку, накормили и уложили спать.

Это был лейтенант Иван Душкин, летчик из братской дивизии дальних бомбардировщиков. Его «одиссея» была посерьезнее моей, хотя изначально свершилась проще.

…В ту злосчастную ночь он тоже шел на Кенигсберг. Пройдя в грозовых облаках несколько севернее моего пути и заметно дальше, чем это удалось мне, Душкин очередным мощным броском на несколько сотен метров вниз был сорван с сиденья, выбил затылком фонарь и оказался на воле. Осталось открыть парашют.

Он не видел, где упал самолет, не слышал звука его падения и, не теряя времени, устремился в сторону своей территории. Обходя дороги и селения, опасаясь любой встречи с людьми, Душкин день за днем продвигался на восток, угадывал направление по случайным приметам и потому, петляя в пути, невольно удлинял его. Перед ним вставали все новые лесные заросли и завалы, ручьи и болотные топи. Одни он обходил, другие преодолевал напролом. Кормил его лес – чем мог. Еще в начале пути Душкин наткнулся то ли на разлившийся после ливней ручей, то ли на лесное озеро. Эту водную преграду в унтах и с меховым комбинезоном на плечах взять с ходу было невозможно. Тогда Иван соорудил из небольшого бревна и веток подобие плотика, выломал шест и, уложив на «корму» летные доспехи, а заодно и брюки, чтоб не замочить, пустился на своем «корвете», отталкиваясь шестом, в плавание. Но, отойдя совсем немного, плот покачнулся, накренился и опрокинулся.

Комбинезон, унты и брюки ушли на дно. Иван полетел в воду и на берег выбрался вплавь. На нем остались гимнастерка, трусы и пистолет в кобуре на командирском ремне. Дальнейший путь был сплошным испытанием воли и выносливости в этом диком, заросшем и залитом половодьем лесу. К Ловати он подошел днем и, только дождавшись ночи, переплыл реку. Здесь его и перехватили.

У Душкина документы хоть и промокли, но сохранились – это избавило его от лишних разговоров. Дали ему время прийти в себя и подлечить раны. Наконец, какие-то вести пришли с нашей стороны, видимо, со штаба АДД. Тут уж нам выдали сносные солдатские ботинки, черные обмотки к ним, выписали на дорогу харчей сухим пайком и вручили проездные документы. Ваню, кроме того, одели в отстиранные солдатские брюки и гимнастерку.

Прошло еще двое суток, прежде чем мы где пешком, а где на попутных подводах и, наконец, на товарном поезде добрались до Бологого. Не резвее тянулся пассажирский и до Москвы.

На Октябрьском вокзале Иван наотрез отказался идти по городу пешком, стесняясь своего и вправду пугающего вида, еще хранившего следы недавних, хоть и забинтованных ран.

– Нет, – упирался он, – куда таким по Москве? Дождемся вечера, тогда уж как-нибудь…

В карманах у нас не было ни копейки и надеяться на какие-либо колеса не приходилось. Что делать?

На вокзальной площади одиноко стоял «ЗИС» – огромная, сверкающая лаком и никелем комфортабельная машина, скорее, карета для седоков кремлевского масштаба. «ЗИС» явно ожидал своего вельможного хозяина. Но я рискнул спросить у шофера – не подвезет ли он нас до Петровского дворца.

– Денег у нас, правда, нету…

На этих словах шоферские глаза сощурились и с наглой улыбочкой, за которую хорошо бы дать по роже, скосились в мою сторону.

– А вот харчи, – продолжал я, – у нас найдутся…

Улыбка исчезла, появился интерес. В моем и Ивановом сшитых из плотной бумаги пакетах еще оставалось с дороги по обломку рафинада, пара кусков сала, ломоть зачерствевшего хлеба и брикет горохового концентрата. Шофер взглянул на все это немыслимое по тому времени богатство, молча сгреб пакет в салон и, видимо, в ту минуту послав своего сиятельного шефа, надеясь отбрехаться, ко всем чертям, открыл заднюю дверь.

Развалясь на бархатных подушках, мы с Иваном чувствовали себя по-королевски. Жаль, дворец был недалеко и путешествие

оказалось коротким.

У штаба АДД все, кто случайно оказался у парадных ворот, подтянулись и почтительно застыли в ожидании выхода из машины высокой персоны, но при нашем появлении вытянули шеи и открыли рты. И, только узнав, кто мы есть, подхватили нас и повели к начальству. Тут же по прямым проводам из полков за нами были вызваны машины.

Прикинув, что в моем распоряжении есть по крайней мере не менее часа свободного времени, я пустился на Масловку, к Федору Павловичу, моему Феде – авось, он дома! Но Федя был на фронте, а у подъезда я неожиданно встретил Жору Нисского и радостно бросился к нему. Взглянув на меня, Жора почему-то смутился, с какой-то кислой улыбкой поздоровался и торопливо исчез. «Что за черт? Какая собака пробежала между нами?..» – недоумевал я. Но только на следующей, не скорой встрече, каясь и прося простить его, окаянного, Жора признался, что принял меня в тот день за беглого арестанта, искавшего на Масловке укрытия у добрых знакомых. Как было поступить ему?

Сообщить куда следует? На это он ни за что не смог бы решиться. Укрыть? Преступление расстрельное. А усомниться в предположениях, да хотя бы спросить, откуда я такой свалился, в голову не пришло, глядя на мой изможденный и затрапезный вид. Жора не раз, почти при каждой встрече, говаривал, рассматривая меня еще издали: «Ну, Васька, ты орел – форму носить умеешь». А тут вдруг такая метаморфоза…

За Душкиным из Монина примчала легковая машина. За мной командир прислал самолет «У-2».

С Ваней мы так сдружились за те немногие дни, пока были вместе, что только сейчас почувствовали, как трудно будет нам расставаться. В этом обаятельном человеке было столько притягательной силы, доброты и умного чувства юмора, что рядом с ним я чувствовал себя на редкость счастливым, а все невзгоды нашего дорожного бытия незаметно сглаживались.

Мы постояли обнявшись, чуть-чуть потрепали друг друга. Ваня вдруг снял свой командирский ремень и отдал мне, взяв на память мой, солдатский, потом сел в черную легковушку и укатил. Я пересек Ленинградское шоссе, вышел к летному полю Центрального аэродрома и побежал к уже ожидавшему «У-2».

С самолета меня доставили прямо к командиру полка. Василий Гаврилович вышел навстречу, обнял, поцеловал и усадил рядом. В неспешной беседе командир расспросил обо всем случившемся, ободрил, а под конец подарил бутылку марочного вина и приказал, не заходя в общежитие, как есть, запечатлеть мой облик у полкового фотографа.

Встреча в полку была шумной. Из комнат высыпали летчики, штурманы – и ровесники, и старшие командиры. Всего меня обхлопали, разъерошили. Больше всего дивились обмоткам, допытываясь, сам ли я навострился так ловко пеленать свои икры. За хлынувшими «ну как» и «ну что» кто-то успел собрать из комнат стаканы, и дареное вино аптекарскими дозами, как на причастии, разошлось по донышкам.

Среди собравшихся не было Николая Тарелкина. Я спросил о нем. Пропал, сказали, не вернулся. Очень сокрушался, узнав о моем исчезновении, но через два дня сам как в воду канул. В ту ночь, на 23 июля, Тарелкин пошел бомбить войска у донских переправ в районе Константиновска, недалеко от Ростова. Накануне, после короткой поездки в Бузулук, где в то время жила Зоя Ивановна, его жена, он немного потренировался в полетах вокруг аэродрома и на другой день получил боевую задачу – первую после той памятной ангербургской драмы, из которой он так счастливо выбрался. На задание вышел со своим неизменным штурманом Дедушкиным и с новыми, вместо Митрофанова и Терехина, стрелками-радистами. Ночь была черной, а по Дону гуляли грозы. К целям из полка пробились всего четыре экипажа. Среди них – Тарелкин. Высота удара невольно оказалась гораздо ниже заданной. Одолел ли он оборону и что с ним потом приключилось, об этом никто ничего не знал. Только видели, как от переправы вдоль Дона полого пошел к земле горящий самолет да под Задонском, на изгибе реки, взорвался на земле другой. Похоже, крупный. Но домой не вернулся один Тарелкин. Тогда отыскать его следы не удалось. Не обозначились они и позже…

В комнате общежития, где прежде обитали мы с Васильевым, стояли голые койки. Чемоданы хранились в каптерке, документы – в штабе. Я быстро наладил свой быт и стал допытываться насчет нового экипажа. Но тут заглянул ко мне Мацевич, полковой врач – очень подвижный, веселый и шутливый человек. Он всегда был с нами, хорошо знал летный состав и, казалось, по части здоровья видел всех насквозь.

Мой вид ему не понравился. Мацевич нащупал в ребрах какие-то неполадки и забрал меня с собой в городскую поликлинику. Там докопался: на двух правых нижних ребрах – трещины. Летать с ними, как я понимал, можно, но командир полка после доклада Мацевича приказал отправить меня на пару недель в дом отдыха нашей дивизии.

Старинная, с мезонином, в колоннах и резных наличниках бывшая помещичья усадьба стояла в необыкновенно красивом, живописном месте, на высоком берегу Оки, в нескольких

километрах от аэродрома. Уютные комнаты, молоденькие сестры, тишина, белизна, уход… Чудо! А вокруг – чистый и светлый лес, грибное царство…

Сюда собирались те, кому удалось вернуться из пеших скитаний за линией фронта, кто затягивал после госпиталей заживающие раны, кому отказывало на время здоровье в бессонном напряжении боевой жизни. Здесь оказалось немало знакомых, но самым близким для меня был Александр Ефимович Кузнецов, капитан, один из лучших летчиков нашего полка. Из полета в полет возвращался он целым и невредимым. Казалось, его обходили снаряды и пули. Он первым в полку – не в дивизии ли? – совершил 100 боевых вылетов, и это событие полк готовился отметить торжественным ужином. Столовая уже благоухала цветами, украсилась в честь героя плакатами, в зале шла праздничная суета. Но Кузнецов снова пошел в полет – второй в ту ночь. Друзья отговаривали его, убеждали пропустить хотя бы эту бомбежку («мало ли что может случиться, так и ужин можно испортить»). Но он был непреклонен и вместе с другими вылетел в свой сто первый.

Эти дружеские предостережения, как и кузнецовская настойчивость, конечно, никакой логической связи со всем в дальнейшем случившимся не имели, но дали повод сокрушенно повторять одно и то же: «Ну надо же! Мы ж говорили!»

Александр Ефимович так же четко, как и всегда, выполнил ту боевую задачу и уже пересек, возвращаясь, линию фронта, как вдруг около Гжатска впоролся в грозовую облачность. Кто ее раскусит? Шел бы чуть в стороне, может, и проскочил бы. А тут не вышло. Машина хрустнула и развалилась. Радист выпал, открыл парашют и остался цел. Штурман Кирюхин и стрелок Дикаев разбились. А Кузнецов неожиданно получил опасную травму. Видно, не обратил он внимания на подгонку ножных обхватов подвесной системы, а они оказались ослабленными, и во время динамического удара при раскрытии парашюта одна из лямок прихватила его промежность. Все обошлось впоследствии вполне благополучно, но травма была опасной, и боли донимали Кузнецова очень долго. А в ходе медицинского контроля обозначались и другие недуги, ранее им искусно маскировавшиеся. Пришлось покинуть пилотское кресло.

Иногда с ним, а чаще сам, я простаивал ночами на балконе, провожая самолеты на боевые задания и под утро встречая их. С возвышенности аэродром был как на ладони, и жизнь его со стороны казалась загадочной, полной неожиданностей. Нет-нет да и появлялись немцы. Постреляют, сбросят две-три бомбы и исчезают. Им вдогонку долго бухает ПВО, потом и она

успокаивается. И снова все идет своим чередом. Если бомбы взрывались в стороне – посадка продолжалась. Случалось, на летном поле – всех угоняли на другой аэродром, а наш погружался в темень, и наступала настороженная тишина.

Рядом с основным аэродромом, чуть восточнее и тоже на берегу Оки, призывно поблескивал огоньками посадочной полосы, почти точно копируя общие контуры действующего, ложный. Но немцев он так ни разу и не соблазнил. Зато однажды, возвращаясь в проливном непроглядном дожде с боевого задания, там оказался Павел Петрович Радчук. В поисках своего аэродрома он наконец увидел прямо перед собой мерцающие в ливневых потоках огни посадочного «Т», убрал газ, успел выпустить шасси и сел. Самолет пропорол песчаные бугры, прибрежный кустарник, наскочил на овражек и, подняв хвост, стал на нос. Павел Петрович был смущен, но как всегда спокоен. Никто его не упрекнул и даже не затронул шуткой – слишком высок был его летный и боевой авторитет, чтобы прикасаться к этой его невольной оплошности. Да и особой беды не случилось: самолет прикатили на стоянку, подремонтировали и через пару дней пустили в полет. Ложных аэродромов в то время развелось немало – почти в каждой дивизии по штуке. Немцы эту навязчивость заметили и, еще не утратив чувства юмора, в одну из ночей прошли небольшой, но плотной группой через «подделку» у наших соседей, сбросили на нее деревянную бомбу и с ходу по всем правилам бомбежного искусства разделали боевыми действующий.

Немало ложных объектов, на высоком уровне инженерного искусства сооружал для нас и противник. Мы, в общем-то, каких-либо неудобств от этого не испытывали, но однажды, когда крупная группа полков АДД приблизилась к аэродрому Бобруйска, немцы за несколько минут до удара сбросили над его ложным двойником гирлянду САБов, а спустя минуту-другую выдали несколько взрывов и пару пожаров. Идущий в голове полков лидер группы осветителей, полагая, что кто-то его опередил, попался на удочку и повесил свои САБы там же, где еще светили немецкие. Другие добавили. Остальное было «делом техники». Доверясь лидеру и соблазнясь великолепной подсветкой цели, ударный эшелон, уже не разбирался в тонкостях ориентировки, дружно навалился на «аэродром», вызвал еще несколько «пожаров» и «взрывов», возникновение которых искусно предусмотрели немцы. Била зенитная артиллерия, в воздухе плавали прожекторные лучи. А тот, настоящий, заполненный самолетами боевой аэродром, во спасение которого и был затеян весь этот карнавал, притих рядом в абсолютной

темноте, не проявляя признаков жизни, и уцелел.

Хотя, как потом оказалось, среди штурманов, да и командиров кораблей было немало усомнившихся в достоверности цели – зрелище было настолько грандиозным и эффектным, что всякие подозрения в возможности массового заблуждения начисто угасали. Атавистически присущее нам стадное чувство и годами воспитанная привычка к единодушию не отказали и на этот раз. Ну мыслимо ли было отделиться от общей группы, пройти чуть подальше и отработать по действительной цели, если все так дружно колотят «ее» в другом месте? Никто не хотел верить ни снимкам, ни агентурным донесениям. Но куда деваться! Пришлось еще раз навестить Бобруйск. На этот раз «концерт» давали мы. Без дураков. Аэродром горел и взрывался вполне натурально.

Ребра мои успокоились, пора было выбираться в полк. Для ночной тренировки Василий Гаврилович выбрал, чтоб не мешали немцы, небольшой захолустный аэродром где-то за Гусь-Хрустальным. Я сходил разок в зону, оттренировал взлет и посадку и почувствовал, что прежние летные силы ко мне вернулись в полной боевой форме.

Первым в экипаж пришел Петр Степанович Архипов – новый штурман. Крепко и ладно сложенный, в меру высокого роста, блондинистый, с красивым, добрым и мужественным лицом. Петр был чуть постарше меня. Он уже успел сделать несколько мучительных боевых полетов, но вдруг ушел из экипажа и запросился в любой другой. Казалось, командир ему достался как в награду – бывалый опытный пилот, этакий русский витязь, майор Суров. И рост, и взор, и командирские манеры – залюбуешься. Да не по силам было старшине загнать этого корифея на стреляющую цель – тот все норовил бочком проскользнуть мимо нее. А когда штурман, не дотянув его до точки прицеливания, отказывался сбрасывать бомбы, майор сам хватал ручку аварийного сбрасывания и двумя движениями освобождался от них, при этом назидательно толкуя «несмышленому»:

– Учти, еловая голова, они там не картонными стреляют…

Однажды, сославшись на плохую работу моторов, Суров приказал Архипову сбросить бомбы «на пассив» в реку Оку – на своей территории. Архипов, чувствуя вполне нормальный ритм полета, принялся уговаривать командира зайти хотя бы за линию фронта, в крайнем случае сесть с бомбами – опасности ведь никакой. Но Суров и на этот раз расправился с бомбами без штурмана.

На земле в работе моторов никаких пороков обнаружить не удалось. Тут уж Архипов взбунтовался. Суров дрогнул и каким-то образом сумел благополучно исчезнуть.

Поразительно, но Тихонов, командир строгий и принципиальный, к «корифеям» бывал необъяснимо снисходительным. Суров, помнится, прикатил к нам для короткой стажировки, дабы, так сказать, приобщиться в годину тяжкую для Отечества к лику ее верных защитников. А Тихонов, пользуясь еще своим неусохшим правом, взял да и включил его в основной штат полка.

Среди паломников за боевым опытом к нам не раз являлись именитые гастролеры, от которых было больше мороки, чем толку, с их нетерпением, пока еще в живых, чуть-чуть попробовав войны, скорее отвязаться от нее.

Но наведывались и серьезные, деловые стажеры. Одно время зачастили штурманы: преподаватели, инструкторы, начальники кафедр из летных школ и училищ. Одни – с летным допуском – ходили на боевые задания, другие изучали опыт войны по штабным документам. Тихонов не раз подсаживал стажеров и ко мне. Однажды мы полетели со школьным преподавателем майором Компаном. Где-то за Уралом, наслушавшись и начитавшись, будто на фронте, идя в атаку, наше воинство непременно кричит «за Родину, за Сталина!», он и мои бомбы сбросил над Орлом с этим кличем да в ту минуту, когда самолет был еще в развороте.

– Что ж ты наделал! – заорал я в отчаянии.

Я материл его, выходя из себя, до самой посадки, но он упрямо уверял, что бомбы взорвались на станционных путях. Не могли они там оказаться! Радисты в этом разбирались лучше: бомбы ушли в город…

К тому времени, когда я собирал экипаж, вернулся из энкавэдэшного лагеря Николай Митрофанов. Появись он немного раньше, вошел бы в свою прежнюю команду, к Тарелкину, и, кто знает, может, вместе с ним успел бы и погибнуть, но теперь он был зачислен ко мне, хотя это обстоятельство никак не повышало его шансы на более благополучную судьбу.

Обозначился на горизонте и Афанасий Терехин. Путь его в одиночном хождении по вражеской территории не отличался стремительностью и нетерпением. Шел не спеша, обдумывая каждый шаг. Экипажный бортпаек освобождал его от заходов в деревни, но информацией от встреченных стариков, а чаще старух и мальчишек располагал. Ночевал Терехин в лесах, случалось – и в деревенских баньках. Однажды нарвался на отряд полицаев и, отстреливаясь, ушел в лес, но его выследили

партизаны и, разобравшись в обстоятельствах терехинской одиссеи, переправили через линию фронта, к своим.

Тут его ждали фильтры спецлагерей НКВД. Освободившись от подозрений в неблагонадежности, Терехин вместе с тем заинтересовал начальство своей развитостью, эрудицией и неожиданно получил предложение занять должность командира радиовзвода. Возражений не последовало. Новая служба пошла в гору. Проявив на ней высокую, так сказать, идеологическую подкованность, Афанасий Андреевич вскоре был назначен политруком роты. Да вот беда – партбилет остался в полку. Даже по традициям лагерного своеволия держать политрука без партбилета было как-то неловко. Пришлось отпустить комиссара на недельку, чтоб захватил и барахло, и документы. Да не тут-то было. Командир полка сразу прибрал его к рукам и назначил стрелком в экипаж к Саше Романову. Лагерники голоса не подавали: с Тихоновым, по старой памяти, лучше не связываться. Да и потеря для них, видно, была не из крупных. Терехин воевал у нас в полку до конца войны. Потом очень долго учительствовал в родной деревне. Не так давно перебрался в город. Он и сейчас не расстается со школой.

Пополнился воздушным стрелком и мой экипаж. Пришел молоденький, круглолицый, с большими голубыми глазами и простодушной улыбкой на пухлых губах Вася Штефурко. Во всем его облике светились детская непосредственность, доброта души и доверчивость. И слава богу: такое редко кому дается. Дело он знал, в боевом полете держался молодецки, был безотказным и старательным малым.

Первый мой выход в новом составе, конечно же, на железнодорожный узел Вязьму – наш, как мы его окрестили, полигон. Он и впрямь был хорош и для новичков, и для реабилитирующихся экипажей после разного рода перерывов в боевых полетах. Лежал недалеко, бил крепко и, всегда до отказа забитый составами, горел и взрывался охотно.

Старые долги
Берлин сорок второго. Тяжкий крест возвращения

В ту тяжкую пору почти все воздушные силы были брошены на Сталинградскую оборонительную операцию. Вражья лавина, втягивая в себя мощные резервы со всех направлений, тяжело и грозно ползла по югу к волжским берегам. Ее нужно было во что бы то ни стало перерезать, остановить. Казалось, не было задачи более важной, чем эта. Но командующий АДД, помня требования Сталина и свою перед ним «задолженность», отсек от сталинградских задач немногим более двухсот отборных экипажей и направил их на Берлин, Будапешт, Бухарест, Варшаву, Штеттин, Кенигсберг, Данциг.

Стоял жаркий август, и ночные грозы, то фронтальные, то внутримассовые, по-прежнему были главным препятствием и нашей смертельной мукой на пути к тем далеким городам.

Берлин дался не всем и не сразу. Он был, конечно, наиболее важной и, главное, самой престижной, коронной целью, хотя ему по шкале трудности не уступали и некоторые другие. По каким-то законам, известным только нашим командирам, цели менялись для нас из полета в полет. На те, что были поближе, ходили с базовых, а на самые дальние вылетали с прифронтовых аэродромов подскока. Мне для начала достался Кенигсберг. Старый знакомый мало чем изменился – тот же буйный характер, но поприбавил огня, встречал пораньше и снаряды попусту не разбрасывал. По пути к нему мы полдороги купались в грозах, как в океанских волнах, и это, пожалуй, запомнилось больше, чем весь огонь сухопутных и морских батарей, по крайней мере, при всей своей мощи, он был намного кратковременней. Город виделся слабо, лежал как во мраке – мешали прожектора, а осветители пробились к нему не все. Но цель Архипов нашел, успел прицелиться и сработал залпом.

По-иному встретились с Варшавой. Под десятками САБов, висевших целыми гроздьями, город был светел как днем. В прозрачном воздухе с большой высоты просматривались не только улицы и площади, но и крыши домов, шпили костелов. Зенитная артиллерия била изо всех сил, но все наугад, вразброс, не видя целей. Монотонно и испуганно качались прожекторные лучи, никого не задевая. Казалось, город смирился со своей обреченностью и отбивался нехотя, будто прося пощады.

Архипов вывел меня на боевой курс и повел к предназначенному нам центральному вокзалу. Его пути, по пробку забитые немецкими составами, еще просматривались сквозь пелену огня и дыма. Там утонула, просверкав белыми огнями взрывов, и наша серия. Ушли спокойно, как с полигона. Мы оглядывались назад и долго видели, как горит Варшава, как еще мерцают в разных углах города пунктиры рвущихся бомб и сполохи крупных взрывов.

Да и Будапешт бил не по-столичному. Иной «провинциал», не говоря уже о Данциге и Кенигсберге, так лупил, что «мадьярская твердыня» казалась против них дистрофиком. Не обороной был в ту ночь страшен Будапешт, а диким разгулом над Карпатским хребтом фронтальной грозовой стихии, преграждавшей путь к целям. К стене огня с потоками воды и снега страшно было приблизиться. Я готов был вернуться, но, уйдя немного вправо, мне показалось, что там замаячил проход. Знал бы – не полез. Он завел нас еще дальше в сторону, втянул в жестокую передрягу, в которой, казалось, не выдержат самолетные кости, но потом отпустил, и мы неожиданно выбрались из него на свободный простор. Впереди не столько был виден, сколько в размытой лунной дымке угадывался Будапешт. Его уже бомбили. Сюда сквозь грозовые стены проникли очень немногие. Обрисовалась оборона: артиллерия била крупным калибром по большой площади, а прожектора, как длинными кистями, бестолково, из конца в конец промазывали небо.

На обход грозы мы потеряли очень много времени, и теперь я тревожно думал только о том, удастся ли дотянуть хотя бы до своей территории. Бензина в баках уже давно осталось меньше половины. К Будапешту еще топать да топать – минут 20, да разворот, да к этой точке, где я сейчас, тоже 20. Нет, дальше ни шагу! Я дрогнул. Резко разворачиваюсь на обратный курс и кричу штурману:

– Петя, лучше не дойти до Будапешта, чем до линии фронта! Ищи другую хорошую цель!

– Командир, где я тебе найду хорошую? А те, что есть, они и наших бомб не стоят. По пути мы найдем то, что надо…

Да, он прав. Я смотрю на карту, потом на землю – полнейший покой. В городах горит свет. Наверное, все спят. Я не перестаю щелкать бензиномером и считать километры, минуты и литры. Хорошо бы освободиться от бомб, но они уже предназначены для Ковеля – там целый паук железных дорог, по которым с запада на юг и восток немцы гонят свои войска и технику. Снова сечем карпатский фронт, он стал чуть пожиже, и мы пронизали его почти по прямой. Наконец Ковель. Мы стали легче на целую

тонну. Страхи постепенно улетучились. В белом дне, досасывая последние литры, сели у себя дома.

В газетных сводках Совинформбюро было сказано, что в ночь на 5 сентября при бомбардировке в сложных метеорологических условиях военных объектов в Будапеште было вызвано 33 очага пожара, а в Кенигсберге 24 очага и 5 взрывов большой силы. Сказано также, что все самолеты, кроме одного, вернулись на свои базы.

Интересно, кого имели в виду, говоря о том единственном невернувшемся – Вихорева ли, из братского полка, Лукиенка или Душкина из другой дивизии? Да-да, того самого, моего нечаянного, как богом посланного, мимолетного, но сердечного друга Ваню Душкина, экипаж которого всего полтора месяца назад, как и мой, постигла, при встрече с грозами, трагичная неудача. Да эти ли только трое не пришли в тот день на свои аэродромы?.. Душкин объявился через месяц. Истратив на обход гроз слишком много времени, он все-таки очертя голову, пошел на Будапешт, но ему не хватило бензина, чтобы дотянуть даже до линии фронта. Деваться некуда – приткнулся в белорусских лесах на фюзеляж. Машину потерял, но экипаж, целый и невредимый, привел в полк. Нескоро вернулся и Вихорев, а Лукиенка вызволили из плена только в конце войны.

Хоть и труден до невозможности был Будапешт, да не он в те дни больше всего будоражил мысли, чувства, мало сказать, народа, человечества. Советское информбюро уже дважды сообщало о бомбардировках Берлина. Этой ошеломляющей новостью были захвачены и все информационные агентства мира. Германия выкручивалась, пытаясь принизить сам факт бомбардировки своей столицы и как-то поблагороднее объяснить случившееся после недавних публичных уверений в окончательном разгроме советской авиации. Однако дело-то вот как обстояло.

Первый удар АДД нанесла в ночь на 27 августа 1942 года. Действуя в сложных метеоусловиях по военно-промышленным объектам в Берлине, сообщали наши газеты, там было вызвано 9 очагов пожара, в Данциге – также 9, в Кенигсберге – 10 очагов, сопровождавшихся взрывами. Отмечались удары и по другим городам Германии.

Следующая информация уточнила результаты ударов в ночь на 30 августа: в Берлине – 48 пожаров и 9 взрывов, в Кенигсберге – 29 очагов пожара и 6 взрывов, в Данциге -8 пожаров и 6 взрывов.

И в том, и в другом сообщении было сказано, что все наши самолеты вернулись на свои базы. А как же Евгений Петрович

Федоров, наш «заглавный» Герой Советского Союза и будущий дважды, не в счет? Да, видно, не он один. Погода в ночь на двадцать седьмое была жуткой. Балтийское море горело от волн до самого высокого неба, и экипажи, уклоняясь влево, с великим трудом пробивались кто дальше, кто ближе. Одни выдыхались в своих возможностях над Кенигсбергом, другие – над Данцигом, и только третьи, найдя случайные проходы, бомбили Берлин. Уж кому не занимать опыта, так это Евгению Петровичу, но и его прихватила грозовая стихия в свои горячие объятия. Самолет разрушился, экипаж еле спасся и вернулся домой пешком.

Готовился новый удар и по Берлину, и по Будапешту в ночь на 10 сентября. Погода в пути на обе столицы ожидалась трудной, и старшие командиры метались, переставляя экипажи в своих плановых таблицах с объекта на объект. Мне снова достался Будапешт. Берлин обещал быть непроходимым.

Как и в прошлый раз, на самом рассвете, подвесив в люки бомбы и взяв на борт техников, мы ломаными курсами, обходя города и деревни, прижимаясь к земле, мчим к фронтовому аэродрому Луга, под Торопцом, и с ходу, после посадки, рулим к лесу, разворачиваем машины хвостами к зарослям и на руках заталкиваем их под зеленые кроны, маскируем сетями и ветками.

Техники заправляют баки, ввинчивают взрыватели. В лесной тени, отрываясь на бесконечные уточнения и дополнения, погружаемся в чуткую дрему.

Над аэродромом появляются немецкие разведчики. За ними устремляются наши истребители. В воздухе стрекочет оружие. Потом все исчезают. Сидим тихо, носа не показываем. Жара стоит не по сезону пекучая. Наконец-то пора. Обливаясь потом, натягиваем на себя, поругиваясь, меховые комбинезоны и унты. Взлет по времени. Никаких сигналов. Из лесных укрытий один за другим выруливают, ревя моторами, до отказа груженные бомбардировщики. В раскаленной атмосфере с короткой и корявой грунтовой полосы они отрываются тяжело, выбиваясь из последних сил. Все на пределе. Густая пыль подтормаживает интенсивность взлета. А экипажи торопятся в воздух – над нами снова кружат немецкие разведчики. Придут и бомбардировщики, но опоздают – аэродром опустеет. На старте мне суют в глаза красный флажок. По крылу к кабине влетает кто-то из штабистов, орет в ухо:

– Вам на Берлин! – и скатывается вниз.

В тот же миг по курсу взлета ложится белый. Даю полный газ, отпускаю тормоза. Бежим долго, подпрыгивая и качаясь на буграх. Скорость растет медленно. С последней кочки повисаем в воздухе. Мы еще долго ползем над кустами, над верхушками

леса, царапаясь подальше от земли.

– Петя, – наконец говорю штурману, – нам на Берлин.

Архипов по этому поводу выпускает замысловатую фразу и начинает разматывать карты. Их у нас – на любой случай. С прошлых заданий сохранилась и прокладка. Он дает пока приблизительный курс, потом уточняет его. Стрелки-радисты Митрофанов и Штефурко тоже понимают значение этих перемен и сосредоточенно стоят у своих пулеметов.

В воздухе тревожно. Северное небо светлое, прозрачное, линия фронта – вот она, рукой подать! Машина тяжело скребет высоту. В этом районе нас должны прикрывать истребители, но их нигде нет. Оно, может, и к лучшему – не перепутали бы с немцами. Постепенно, уже над территорией, занятой противником, втягиваемся в ночь. Кое-где постреливают зенитки. Хорошо, когда их засекаешь издали, есть возможность обойти огневые зоны.

Наш маршрут лежит через Литву к береговой черте, затем, с небольшим изломом влево, Балтийским морем к точке южнее острова Борнхольм и мимо Штеттина – на Берлин.

В командирских оценках этот полет во всей берлинской воздушной операции по погодным условиям считается самым тяжелым. Таким он, видимо, и был. Не только Прибалтика окуталась грозовыми нагромождениями, но и поперек Балтийского моря растянулся грозовой фронт. Самолет идет в жесткой болтанке. Впереди справа горят разряды. Берем чуть влево, потом все чаще делаем довороты, пытаемся выбраться вверх.

В этой новой встряске невольно возникают видения моей недавней катастрофы. Не дай бог, снова… Настроиться на немецкие радиостанции не удается – они еще далеко, а может, и не работают. Постепенно стихия угомонилась, и мы смещаемся к линии пути, возвращаемся на заданный курс. По расчетам – береговая черта. Хорошо бы в последний раз взглянуть на достоверный ориентир. Но не дано. Идем на ощупь. Подтянулись чуть повыше. Сидим в кислородных масках. Вскоре начинают поблескивать звезды, и Петр Степанович настраивает секстант, ловит через астролюк свою любимицу – звезду Альтаир. Точность звездных счислений невысока, но в пределах допустимых отклонений мы идем правильно. Радистам задач не ставлю, в эфир выходить нельзя. Они слушают землю и смотрят за воздухом.

Над морем с непривычки почудилось, будто сменился тембр звука моторов. Я прислушиваюсь к ним, всматриваюсь в шкалы приборов. Стрелки замерли. Моторы работают ровно. А может, и

вправду над морем меняются звуки полета?

Высота около 6500 метров. Но дальше – почти ни метра. Не хочется включать вторую скорость нагнетателя, обрекать моторы на лишние нагрузки и расходы.

Справа опять зарницы. Постепенно входим в рваные, а затем и в плотные, тряские облака. Включаю фару, чтоб осмотреться. Прямо в нее сечет косой поток снега. Не хватало обледенения. Следим за кромками крыльев и оперения. Машину грубо раскачивает по курсу, а то вдруг подбросит, завалит на крыло. Но вот проходит и это. Открывается небо, угадывается горизонт. Где-то во мраке проплыл Борнхольм. Впереди слева виден Штеттин. Он бьет крупным калибром, и мы обходим его стороной. Последняя прямая. Город еще далеко, но в ночной дымке возникает как призрак сплошная стена мерцающих точек огня и белая шевелящаяся щетина прожекторных лучей. Их там более двухсот. Снаряды рвутся на высоте полета. Как войти туда? Кто-то уже запутался в прожекторах, то, кажется, падает, то выравнивает машину. Она в лучах извивается и сверкает как звездочка. И туда, будто в мишень, норовя в «десятку», садят и садят тяжелые фугасы. Но этот, кажется, вырвался. Теперь завязли еще двое.

Мы идем с потерей высоты, под разрывы – это нас уже не раз спасало. Вероятность прямого попадания меньше, чем от поражения взрывом. На пяти тысячах потянули по горизонту. Ниже нельзя – можно нарваться на привязные аэростаты. Постепенно стал обозначаться сам город. Там, внизу, поблескивают взрывы, кое-где багровеют пожары. Петя Архипов у прицела. Он каким-то образом видит те «тропы», по которым можно пройти к цели. Только слышны его команды: «Пять влево, три вправо». На последней команде замираю. Машина под сплошной кутерьмой огня. Сброс! Бомбы рвутся вдоль станционных сооружений. Резкая вспышка, и потом яркий всплеск пламени. Что там? Об этом сейчас не узнаешь. Прожектора потянулись и к нам, прощупывают небо. За ними приближаются и разрывы снарядов. Благо, подвернулся куцый клочок облачности, проходим над ним, выбираемся, сопровождаемые беспорядочным огнем. Но это еще не все. За кольцом зенитного обстрела в хвост вцепилась пара ночных истребителей. Четыре длинных выхлопных огня наводят их на наш самолет. Мы идем ломаными курсами, меняем высоту, но они, перемигиваясь желтыми фарами, идут за нами, не отстают. Когда дистанция сближения стала опасной, круто и со снижением разворачиваюсь им навстречу. «Сто десятые» проскакивают мимо, теряют нас и исчезают в темноте. Мы снова берем прежний курс.

Небесные страсти поубавились, все чаще открывается земля, обнажая свои ориентиры. Кое-где постреливают города. Мы сторонимся их и с тревогой смотрим на загорающийся восток.

Рассвет застает нас задолго до линии фронта. Встреча одиночного бомбардировщика с фашистскими истребителями не обещает ничего утешительного. Переходим, во спасение, на бреющий полет. Сверху, над зеленым покровом земли, нас трудно заметить, а всякого рода стрелки да пушкари не успеют поймать нас в прицелы.

Когда промелькнула линия фронта, снова перешли в набор высоты. Митрофанов стучит ключом, требует аэродромы. Наш закрыт туманом. Дают Калинин. Годится. Там и сели.

Кораблей на стоянке собралось немало – закрыт был не только Серпухов, да и горючее в баках оказалось у всех на исходе.

Умолкли моторы. Тишина. Мы не спеша покидаем кабины, устало разминаемся и валимся в траву. Раскинув руки, я блаженно гляжу в ясное, чистое небо – спокойное, бесконечно глубокое, вечное.

Рядом, встречаясь друг с другом как после давней разлуки, собираются в ожидании колес до летной столовой летчики и штурманы, дымя табаком и яростно жестикулируя, обсуждают берлинские перипетии. Но в сборе пока не все – идет посадка. Я вскакиваю и иду к ним. Еще не остыв от возбуждения, вклиниваюсь в разговор:

– Ну, сознавайтесь, кого это там в прожекторах тысячах на семи в упор расстреливали?

Судя по времени, это лупили кого-то из наших.

– Да, кого же? – подхватили вопрос другие свидетели того невеселого зрелища.

После небольшой паузы стоявший рядом со мной командир эскадрильи из братского полка майор Александр Яковлевич Вавилов вдруг обнял меня за плечо и смущенно с полуулыбкой произнес:

– Это был я, Вася.

Ничего себе, принять такую купель и выскочить целым – это ж как воскрешение из мертвых! Расстрелять себя он не дал, вывернулся, выполнил задание и довел иссеченную осколками тяжелых снарядов машину домой. Но и «Ил-четвертый» каков! Перенес запредельные перегрузки и тяжело израненный, но живой, как боевой жеребец, и над целью не дрогнул, и до самой посадки был верен своему командиру.

Дотянул домой и Евгений Петрович Федоров. На подходе к Берлину он попал под атаки перехвативших его истребителей, но маневром и пулеметным огнем сумел отбиться и с

продырявленными крыльями, с поврежденным управлением элеронами вышел на боевой путь, ударил по цели и вернулся к своим.

Когда наш полк завершил посадку, выяснилось: нет Ломова. Передал о выполнении задания, об отказе мотора и умолк.

Майор Ломов был из головной когорты лично тихоновского отбора – и этим сказано многое. Пилот крепкий, азартный, он и в жизни был как орешек – прямой и независимый в суждениях, смелый и решительный в поступках. Эта война была для него не первой, финскую провел «от звонка до звонка», вернулся с боевым орденом. На Отечественную уже командиром эскадрильи пошел как на давно знакомую работу.

Берлин бомбил он в первую ночь, собирался и во вторую, но подвесные баки отдали ему очень мало горючего, и, опасаясь его нехватки на обратный путь, Ломов, немного не дотянув до главной цели, ударил по Штеттину. В третьем, последнем полете уже после сброса бомб попал под шквальный обстрел и нахватал осколков. «Хватали» и другие, но у него были повреждены оба мотора. Правый заглох сразу. Левый дотянул до Литвы. Не хотел командир разбрасывать экипаж в незнакомых лесах и перед рассветом пересек минимальную высоту для парашютного прыжка. Все! Теперь только посадка. Впереди по курсу растянулось крупное озеро – Рубекяй. Самолет идет над самой водой. В сумерках еще неверного утра зеркальная поверхность тихой озерной глади опасно обманчива, ухватить ее взглядом почти невозможно. Удар о воду – все равно что об землю. Фара не светит. Штурман корабля Вася Кузин вышел по грудь в астролюк и ракету за ракетой посылает вперед, но свет их размывается в дымке, ореолом отражается в озере и не дает реального понятия об оставшейся высоте до его поверхности. Сколько – 2, 5, 10 метров осталось до касания? Больше или меньше? Опасаясь столкновения с водой, Ломов рановато перевел машину в посадочное положение, и она, утратив скорость и чуть застыв, грузно плюхнулась в воду, глубоко просела и почти сразу остановилась.

От резкого торможения Вася Кузин был вырван из астролюка, вылетел вперед, ударился о воду и утонул. Ломов в кровь разбил свое лицо о приборную панель, на мгновение потерял сознание, но, придя в себя, дал команду всем плыть к берегу и сам, сбросив комбинезон, пошел саженками первым. За ним, взяв несколько иное направление, бросился в воду радист Иван Фролов, но сильный удар в голову, полученный при посадке, видимо, не обошелся без сотрясения мозга, и на середине пути он тихо и неожиданно пошел ко дну. На борту оставался воздушный

стрелок Михаил Белоусов. Со сломанной рукой, да к тому же не умея плавать, он кое-как выбрался на верх фюзеляжа, ухватился за стойку антенны и обреченно стал ожидать развязки. Самолет медленно и все больше погружался в озерное лоно. Наконец в нем исчез совершенно. И только голова Белоусова, все еще державшегося за стойку, еле возвышалась над поверхностью воды: под самолетом оказалось плотное дно.

Ломова на берегу встретили два рыбачивших на зорьке литовских полицая. Узнав, что на самолете остался еще один русский, они подгребли к Белоусову и грубо, не считаясь с травмой руки, втащили его в лодку, а причалив к берегу, толкая обоих вперед, доставили в немецкую комендатуру. Начались допросы и истязания, но Ломов и Белоусов держались крепко и на вопросы, касающиеся военных тем, отвечали молчанием. Об этом, по крайней мере в восьмидесятых годах, вспоминал, удивляясь их стойкости, оставшийся в живых и спокойно здравствующий один из тех двух полицаев.

Знали и с уважением говорили о мужестве русских летчиков крестьяне из окрестных деревень, а те, что жили у самого озера, нашли сначала Кузина, а потом и Фролова и в тихом, незаметном месте, на самом берегу, тайком, без обряда, но по-доброму похоронили обоих.

Плен был тяжким и долгим – до самого конца войны. Пришлось пройти и сквозь фильтрацию спецлагерей НКВД. Ломов не смог вернуться в военную авиацию. Не имея ни малейшего компрометирующего пятнышка, но преследуемый подозрениями и клеймом военнопленного, путь к боевым самолетам был для него закрыт. Александр Николаевич бросил свое родное Подмосковье и уехал вместе с семьей искать новую судьбу в Сибири. Ему все-таки удалось вернуться в пилотскую кабину, на этот раз гражданского самолета, и тем был счастлив.

Но однажды – это случилось в 1953 году – во время очередной аэрофотосъемки глухой таежной полосы в его машину неожиданно вмазал случайно забредший в этот район грузовой самолет. В той катастрофе Александр Николаевич Ломов погиб.

Уроки русского
Теорема успеха операции. Таран в награду комиссару. Вести с той стороны. Это великое племя – техсостав. В холостом нападении

Воздушная операция по глубоким тылам подходила к концу. На очереди был Бухарест, но Василий Гаврилович часть экипажей уже переключил с дальних целей на сталинградские задачи и готовил полк для перелета на оперативный аэродром Рассказово – поближе к району боевых действий, поскольку от Серпухова мы успевали сделать за ночь всего лишь один вылет, а Рассказово позволяло и два. Но мне командир приказал сначала отправиться на Московский авиазавод за новой машиной и перегнать ее поскорее в полк.

– Твоей она и будет, – заключил он.

Мою прежнюю, «берлинскую», уже принимал молодой экипаж.

В ту пору рабочий народ жил, мягко говоря, голодновато, и ехать на завод с пустыми руками было неловко. По нашему кличу летный состав вытряхнул все свои «продовольственные запасы», кое-что удалось прикупить, не поскупилась и столовая. Теперь можно и в путь. На рассвете Глеб Баженов на своей боевой машине доставил нас на заводской аэродром и, не выключая моторов, улетел.

Заглянули в сборочный цех. Он встретил нас оглушительным грохотом и визгом металла. Пожилые рабочие и женщины разного возраста в деловой сосредоточенности вокруг рождающихся машин – такая картина показалась бы вполне обычной на любом заводе и в мирное время, но мальчишки, обыкновенные мальчики 10–15 лет на клепальных, слесарных и подсобных работах – это было немножко жутковато. Завидев летчиков, они отвлеклись от своих дел и чуть вразвалочку, со слегка напускной чинностью людей рабочего сословия, подходили к нам и, застенчиво улыбаясь, протягивали расправленные дощечкой, еще хрупенькие, все в ссадинах, порезах и въевшейся производственной черноте ладошки, чтобы поздороваться по-мужски, со встряской. Курили, чертенята, все, и тут было бы глупо отговаривать их от дурацкой привычки. Наш табак перекочевал в их карманы, и для начала знакомства все

разом и густо задымили, отчего, не ожидая злющей крепости, те, что поменьше, закашлялись, заслезились, но быстро отошли и с видом знатоков стали похваливать «добрый табачок». Постепенно затеялся дружеский, на равных, разговор, и тут мы, как смогли, поделили им шоколадные плитки, сахар, хлеб, колбаски. Всем досталось понемногу, но и это была для них великая радость. Теперь они стали совсем как дети, такие маленькие, незащищенные, и уже не изображали рабочий класс. Отцы их были на войне, но от многих давно не приходили вести, у других отцов уже не было – пришли похоронки. А матери почти у всех работали тут же, в цехах завода. Ребята просились с нами на фронт, уверяя, что могут стрелять и ходить в разведку не хуже настоящих солдат.

Наш новенький «Ил-4» был готов, и, приняв его по всем правилам, мы поднялись в воздух. Сделав над заводом пару контрольных кругов и убедившись, что самолет ведет себя вполне нормально, а его системы в рабочем состоянии, взяли курс на Серпухов.

Аэродром был пуст. Не мешкая, прихватив застрявших техников и штабников, ушли в Рассказово и мы.

Там уже шла размеренная жизнь. Полк успел расположиться, получил задачу, заканчивал подготовку к боевому вылету. Пришлось догонять. В ночь того же дня мы успели «сработать» пару ударов по опорным пунктам переднего края обороны противника. Теперь так и пошло: по два вылета в ночь, с высоты 2000 метров – то по укрепрайонам, то по войскам на переднем крае у окраин Сталинграда.

Работа была ювелирной. Бомбы рвались в непосредственной близости от наших войск, но ни одна и ни разу не задела своих (к слову, как и за всю войну во всей АДД).

Передний край и знаки целеуказания, по договоренности с наземными командирами, войска обычно обозначали кострами и маркировали ракетами. Иногда цели «подсвечивал» огонь артиллерии. Но на этот раз нам преподнесли что-то новенькое. Так сказать, сюрприз на уровне комфорта. На подходе к району боевых действий каждую волну бомбардировщиков встречали две пары мощных вертикальных прожекторных лучей, штыками вонзавшихся в небо и как бы образующих входные ворота, куда устремлялся весь поток воздушных боевых порядков. Это сразу вселяло уверенность в точности выхода на цель и снимало невольное беспокойство за безопасность своих войск.

Первая пара лучей была неподвижной. При приближении ко второй ее «штыки» медленно и наискось друг к другу наклонялись в сторону противника, вплотную прижимаясь к

земле, и перекрещивались точно над нашей целью. Туда, в это светлое перекрестие, и сыпались бомбы. Потом «штыки» поднимались в небо, встречали новый поток и снова крестом ложились на цель. Объекты удара порой лежали так близко к переднему краю, что сброс происходил фактически над своими войсками, и только по траектории падения бомбы уходили вперед и рвались в расположении противника.

Наземные связисты из группы взаимодействия по секрету рассказывали, как на наблюдательных пунктах в минуты наибольшей интенсивности крушения целей, когда взрывная волна становилась особенно плотной и ее тугие удары били прямо в грудь, аж пошатывая, фронтовой генералитет временами поддавался нервному смятению, полагая, что бьют уже по своим и вот-вот достанут сюда. На передний край, гонимые оробевшим начальством, стремглав мчали авиационные командиры и, удостоверившись, в чем и без того не было сомнений, во вполне благополучном для наших войск течении бомбежки, успокаивали, как могли, впавших в заблуждение военачальников.

Оборонялся противник в основном «эрликонами» и еще какой-то зенитной техникой. Но их накрывала фронтовая артиллерия, и они на время умолкали, а ожив – все повторялось сначала.

На ближних к фронту рубежах полета бомбардировщиков носились немецкие истребители. Иногда в лунном молоке прочерчивались встречные пулеметные трассы, но большей частью с дальних дистанций и без взаимных результатов.

Полная луна в ту пору так ярко освещала ночную землю, что трудно было побороть соблазн приблизиться к земле, пройтись на легкой машине по пути домой пониже, в двух-трех десятках метров над тихими степями, речками, деревнями и рощами, залитыми мерцающим зеленоватым светом, бросающим на землю глубокие тени, как у Куинджи. Что-то было во всей этой подлунной картине сказочное, таинственное, лишенное реальности. Казалось, будто и нет на свете человеческих страданий, жестокостей, а есть тихий покой, где никто никого не тревожит и где жизнь плывет в доброте и разуме. Я не раз в этих рейсах приспускался к самой земле, чувствуя, как бодрит и волнует меня это стремительное скольжение над нею. Но однажды, когда Митрофанов произнес: «За нами идет истребитель», – все видения мгновенно исчезли. Тишина сменилась скороговоркой команд. Ребята ухватились за пулеметы. Пальцы мои туго впечатались в баранку штурвала.

Подворачиваю влево.

– Где он?

– Чуть отошел в сторону.

Подворачиваю еще больше.

– А теперь?

– И он подвернул. Вроде как идет наперерез.

Вот гад! Беру прежний курс.

– Теперь, – говорит Митрофанов, – он опять идет нам в хвост.

Штефурко добавляет:

– Похоже, сближается.

Что за черт? Да где же он? Я выворачиваю голову назад, пытаюсь сам рассмотреть этого шакала. Да, как будто идет, тянет за нами, каким-то огоньком светит. Чуть влево – и он в сторону, вправо – он тоже.

– Да это ж звезда! – ору я со злостью и добавляю кое-что из непереводимого с русского. Крупная, яркая, на южном небосклоне – она среди немногих тусклых звезд при малейшем смещении самолета казалась живой, подвижной, вгоняла в грех стрелков-радистов, и не только их. Так можно и опасную глупость сотворить, уходя от навязчивого «преследования».

Теперь лунный пейзаж начисто утратил свою привлекательность, и мы полезли на высоту.

Кончался сентябрь. Работы – невпроворот. Было сплошное время, без граней часов и суток. Нас рвут на части, требуя на передовую то на одном участке фронта, то на другом. Строго говоря, работенка эта для штурмовиков и ближних бомбардировщиков, но их в воздушных армиях все еще маловато, и они выбиваются из сил, а ночников среди них вообще нет.

Зато наше кровное дело – на простое. Через западные железнодорожные узлы и станции день и ночь идут эшелоны с войсками и вооружением. Немцы гонят их из Германии, снимают с других фронтов и прут эту несметную силу на Сталинград, на Сталинград. До них, кроме нас, никому не дотянуться, и мы, наконец, покидаем Рассказово, возвращаемся в свой Серпухов и оттуда веером – то на дальних подходах, то на ближних подступах – по два вылета в ночь, наваливаемся на эти вагонные стада.

Тут картины погорячей и посуровей. В прозрачную темную ночь с одной точки одновременно были видны огни станционных пожаров с белыми всплесками взрывов в Минске, Смоленске, Орше, даже Могилеве и Витебске. Урон под нашими ударами немцы несли немалый, но и их оборона с каждым днем становилась для нас все опаснее, а Брянск и Смоленск стояли как крепости. Там небо кипело и никому не обещало легкой удачи. Гуще пошли потери. Октябрь был не в меру прожорлив. Не вернулись с боевого задания Панкратов, Лакомкин, Лысенко. У

каждого еще по три человека. Бесследно исчез опытнейший экипаж Медведева. Ушел горящим от цели Словесник. До последнего держал в руках машину, пока покидал ее экипаж, самому высоты не хватило – при посадке на лес сгорел. Сбитые над Брянском тянули на последних остатках летучести к окружавшим его на огромных площадях лесным партизанским владениям и через день-другой доставлялись на свои аэродромы. По-иному виделась Смоленщина – места большей частью открытые, густо «населенные» немцами, да и полицаями хорошо нашпигованные. Тут немногим светило везение. В плен попадали редко – чаще всего погибали. Выбирались единицы.

Как ни важны были те задачи по борьбе с резервами и перевозками, остро и во весь рост взросла другая, может, самая важная – завоевание господства в воздухе.

Ее решающая суть для исхода Сталинградской битвы, как и вообще для судьбы войны, мне открылась нескоро, но многое виделось и тогда. Немцы с этого начали войну и всеми силами старались удерживать свой перевес в воздухе. Наши предпочитали видеть свою авиацию висящей над головой, непосредственно поддерживающей атаки, а всякие там господства и превосходства – это, мол, по расхожему толкованию, химера, от лукавого, так сказать, плоды академического заумствования. А того не замечали, что наша авиация порой не столько поддерживала свои войска, сколько вынуждена была отчаянно отбиваться от превосходящих сил воздушного противника, была скована его действиями, не дававшими одновременно поднять головы и боевым порядкам наземных войск. На эту очевидность уже обратил внимание Сталин и в своей телеграмме Г. К. Жукову, в канун перехода сталинградских фронтов в контрнаступление, напомнил (о чем публикации появились спустя многие годы мирного времени): «Опыт войны с немцами показывает, что операцию против немцев можно выиграть лишь в том случае, если имеем превосходство в воздухе».

Правда, для решительного подавления люфтваффе сил у советской авиации в то время было еще маловато, но правда и то, что сама идея завоевания господства в воздухе далеко не у всех общевойсковых командиров и командующих находила поддержку и понимание.

На фронтах в районе Сталинграда не стихали и с новой яростью разгорались воздушные бои. Бомбардировщики и штурмовики с рассвета до вечерней зари набрасывались на немецкие аэродромы. При почти равном количественном соотношении сил и пока еще качественном преимуществе фашистской авиации вырвать господство на свою сторону можно

было только неимоверным, нечеловеческим напряжением сил, но сделать это нужно было во что бы то ни стало.

Дальникам в этой борьбе поручена их коронная роль – удары по группировкам бомбардировщиков, засевшим на наибольшей глубине. Иные аэродромы, особенно стационарные, переполненные разнотипными самолетами, были прикрыты ничуть не хуже крупных железнодорожных узлов. Протолкаться незадетым к точке сбрасывания бомб удавалось не каждому. Эти цели в отличие от крупных площадных были сложнее, потоньше, что ли. Тут меткость удара должна быть более высокой, чтоб непременно попасть в самолетные стоянки – цель очень узкую и малоразмерную. Не проще выглядели склады горючего и боеприпасов. Из-за этих особенностей высота удара назначалась пониже, а значит, и поближе к стволам зенитной артиллерии. Хорошо, если самолеты стоят рядышком, крыло к крылу: один подожжешь – запылают и соседние. Но они разбросаны по полю, сидят в капонирах, и мы достаем их РРАБами. Пожары вспыхивают в разных углах аэродрома, но не так густо, как хотелось бы, а сколько повреждено самолетов, не поддавшихся возгоранию, мы не знаем. Удары по одним и тем же аэродромам приходилось повторять – ввод в строй полосы и стоянок занимал не так уж много времени.

Напряжение боевых действий возрастало все больше. На бомбежку вражеских аэродромов полк выходит из ночи в ночь, и даже такой, в те годы великий день, как 25-я годовщина Октябрьской революции, не стал исключением.

В ту ночь, с седьмого на восьмое, не вернулся с боевого задания экипаж комиссара Алексея Петровича Чулкова. Хоть и был он по штату комиссаром Урутинской эскадрильи – своим комиссаром почитал его весь полк, вызывая невольную ревность у других, в том числе и полковых, но нелетающих политработников.

Тонкая это штука – авторитет, особенно комиссарский. Критерии служебного положения тут совсем не срабатывают, если даже успешно обеспечивают весь комплекс внешних примет почитания. В твердой цене уважения котируется едино только нравственный и интеллектуальный масштаб личности. Именно личности, а не должности. На войне ценился поступок, а уж если слово – то живое, а не мертво-казенное.

Алексей Петрович был далеко не хрестоматийным комиссаром – и внешне совсем неброский, и уж никак не трибунный. Больше славился как прекрасный боевой летчик и, помнится, никого не морочил ни докладами, ни назиданиями. Был дан ему крепкий природный ум, добрая душа и твердый

боевой дух. Прошел он, как верный солдат своей Отчизны, советско-финскую войну и не замешкался в первый день Великой Отечественной. Теперь счет его боевых вылетов шел по второй сотне. Летал он наравне с нами, как рядовой командир корабля, но взлетать любил первым, а может, и не любил, не видя в том тактических преимуществ, но место впереди эскадрильи считал, видимо, своим.

Чулков после бомбежки оршанского аэродрома шел уже домой и был в получасе от своих, как вдруг начал сдавать правый мотор: забухтел, закашлялся, пришлось выключить. Винт, к несчастью, продолжал вращаться, скольжение стало неизбежным, и машина пошла с небольшим снижением. К линии фронта высоты осталось совсем немного, но Алексей Петрович и его неизменный штурман Григорий Чумаш по пути нашли в районе Калуги площадку базирования наших истребителей и с ходу решили садиться.

Ночью такие аэродромы не работают и даже не имеют средств ночной посадки, но плошки дежурного «Т» горели, и вдоль полосы приземления Алексей Петрович зашел удачно, разве что с некоторым перелетом. Аэродромчик был крохотный, для маскировки обставлен стожками, макетами животных, и, когда самолет оказался на самом его краю, стрелки-радисты, увидя этот «сельский пейзаж», в один голос заорали: «Ложный аэродром!» Алексей Петрович поддался крику, и хотя в следующее мгновение Чумаш закричал: «Садись!» – было уже поздно. Левый мотор на полном газу тащил машину дальше, но вернуть потерянную скорость и высоту, да еще при одной неубравшейся стойке шасси, он был не в силах. На развороте, за пределами аэродрома, самолет задел крылом за сосны, провалился к земле и загорелся. Пламя от баков поползло к пилотской кабине. Чулков был ранен и сам подняться не мог. Там и сгорел. В огне погиб и радист Дьяков. Превозмогая боль от ушибов и ссадин, через турельное кольцо выбрался стрелок Глазунов, но сквозь огонь пробиться к командиру не смог. Гриша Чумаш был выброшен из своей разбитой штурманской скорлупы и при падении в двух местах сломал в бедре ногу. Он отполз подальше от огня, забинтовал клочками белья кровоточащие раны и стал ждать помощи. Она пришла с аэродрома. После многочисленных операций нога заметно укоротилась, и с летной работой пришлось распрощаться.

В конце года Алексею Петровичу Чулкову было присвоено звание Героя Советского Союза.

А после войны профессиональные фальсификаторы канонизировали комиссара по разряду бросившихся на таран

вражеских объектов.

Это ночью-то, по пути домой, всего лишь с отказавшим мотором!..

Есть что-то оскорбительное, нагло-циничное в этой «заботе» о посмертной славе боевого летчика-комиссара. Будто не такой гибели ждали и требовали от него, а он взял да и подвел – смерть принял не ту, когда она сама его настигла, а не он опередил ее, бросившись с экипажем и машиной на вражье войско. Вот и пришлось подправлять «грехи» комиссарской смерти.

Так уж было поставлено дело: наша военно-политическая пропаганда звала своих сынов отечества не столько на подвиг, сколько на самопожертвование. «Не щадя своей жизни» – звучали навязчивым рефреном боевые речи и строки приказов. Вот и набирали «очки». Смерти не надо бояться, но и искать ее глупо.

Григорий Чумаш, не скоро узнав о «новой судьбе» своего экипажа, крепко выругался и зло плюнул.

Летал я в те дни не уставая. Душа была взъерошена, нервы напряжены, но внутренняя собранность и трезвый рассудок меня, кажется, не покидали. Экипаж был хорошо слетан. Петя Архипов бомбил спокойно, без промахов, и мы редко возвращались с задания, не оставив на цели видимых следов ее поражения.

В хорошую ночь, когда на обратном пути машина шла как по графику и нам ничто ничем не угрожало, в наушниках тихо и осторожно, на высоких нотах, вдруг возникала мелодичная песня – мягкая, спокойная, видимо, родившаяся в самой глубинке России. Петя всегда начинал с нее:

Что затуманилась, зоренька ясная,
Пала на землю росой?

Наши ларингофоны были включены во внутрисамолетную переговорную сеть напрямую, без промежуточных кнопок, и голос Петра был слышен всем. Песня для меня поначалу была новой, но слова и мелодия схватывались легко, и я осторожно стал подпевать вторым голосом:

Что запечалилась, девица красная,
Очи блеснули слезой.

Петин лирический настрой особых вопросов не вызывал: именно в то серпуховское время он познакомился с очень симпатичной и миниатюрной Наденькой, ставшей потом его

женой и счастьем на всю жизнь.

Песни в полете хороши были и тем, что с ними время шло быстрее и под утро, в мерном гуле моторов, нас, поющих, не очень крепко валило в сон.

Вышло так, что в течение последних нескольких десятков боевых вылетов, несмотря на еженощные купели в кипящих котлах немецкой зенитной обороны, не говоря о попутных обстрелах, а иной раз и истребительных наскоках, нас ни разу не задели ни осколком, ни пулей. В том не было абсолютно никаких гарантий на благополучный исход любого очередного полета, но пока судьба была к нам благосклонна. Кто-то из политотдельцев пустил за нашим экипажем скользковатое словечко «неуязвимые», но гуляющим оно не стало, хоть и «пропечатали» нас в похвальном и бодром ключе, не забыв то словечко, в дивизионной многотиражке. Еще неожиданней оказалось появление в ней разудалых стихов:

Безумный страх царит во вражьем стане,
Когда в бои, за честь родной земли
Урутин и Решетников в тумане
Ведут свои ночные корабли.

Честь, конечно, немалая быть названным рядом с именем Урутина. Но я повторил их здесь не из греха тщеславия, ко мне, думаю, ни с какой стороны не приставшего (газетную «популярность» в полку переносили спокойно), а из желания передать характерный для печати того времени бодряческий дух. Какой там «безумный страх», когда мы сами несем потери, и все еще немалые! Но почему именно моя фамилия там оказалась, когда полк был славен другими, воистину прекрасными именами боевых летчиков? Думаю, тут дело в том что ни одна другая фамилия, кроме моей, рядом с урутинской в размер стиха не лезла.

И уязвимым я был. Да еще как! Не раз и «доказывал» это. Случайная и непростительная пилотская ошибка в бурную ночь на исходе осени сорок второго года не в счет, но и она могла оборвать бег моего времени.

На подходе к аэродрому я попал в сильнейшую болтанку. Холодный фронт гнал с севера рваные клубящиеся тучи, и слабая луна только усиливала это мрачное и суровое зрелище. Самолет валился с крыла на крыло и, независимо от моих усилий, то кидался вверх, то куда-то проваливался. Приборные стрелки как очумелые носились по циферблатам, и за ними лучше было не гоняться, а положиться на более спокойную индикацию планки

авиагоризонта. Цепко следя за нею, я вполне уверенно шел в облаках, постепенно теряя высоту. Планка, как полагается, застыла чуть выше неподвижного индекса и некоторое время держалась спокойно, но затем медленно тронулась вверх, свидетельствуя, что самолет переходит на слишком крутое снижение. Естественной реакцией было чуть взять штурвал на себя, но планка продолжала смещаться, и, пытаясь остановить это уже почти пикирование, я потянул штурвал с силой, даже сверх меры. Планка не отреагировала. В ту же секунду меня охватило тревожное предчувствие неотвратимой беды – стрелка скорости ползла к нулю, а высота застыла. Но было поздно. Моторы внезапно остановились, и я почувствовал, как самолет клюнул вниз и качнулся вправо. Штопор! Что я натворил? На выручку – школьная наука: педаль, противоположную штопору, вперед до отказа, штурвал за нейтрально от себя и – ждать. Самолет должен войти в режим вращения и только после двух-трех витков, а то и больше (все-таки это бомбардировщик, а не истребитель) может явить желание выйти из него. Но хватит ли высоты?

Жуткая тишина, шипящий воздух. Ребята запаниковали и, еще ничего не понимая, наперебой окликали: «Командир, командир!», – а я, сцепив зубы, мертво держал рули и ждал последнего мгновения, когда их можно тронуть в надежде не врезаться в землю.

Вышли, вращаясь, из облаков. Прямо перед глазами проплыла на темно-сером плато черная заросшая лощина. Высота на исходе. Больше судьбу испытывать нечем. Осторожно повернул штурвал влево и почувствовал, как за ним потянулось крыло. Взял на себя – нос приподнялся. Тяну смелее. Самолет послушно пошел за рулем, прекратил вращение, и, когда метрах в ста, а может, и пятидесяти, выровнялся, моторы дружно забрали и потянули вперед.

Авиагоризонт был мертв. Планка его забилась под самый верх, перекосилась и застыла. Отказал, проклятый, но так коварно – плавно и постепенно, будто с ним ничего не случилось.

– Ну чего вы, ребята? Все в порядке, – только и смог проронить я.

Все погрузились в полное молчание.

Вошел в круг. За Окой, на берегу, кто-то горел. На земле узнал – Иван Шубин. Молодой и у нас недавний, но крепкий летчик. Симпатичный синеглазый блондин, располагал к дружбе. Передал – подбили. Из облаков вышел с горящим мотором и в районе третьего разворота – прямо в землю. Болтанка, конечно, его доконала.

Посадка как посадка. Зарулил на стоянку, но, сойдя на

землю, вдруг почувствовал в теле незнакомую слабость, апатию ко всему на свете, чуть ли не сонное состояние. Ноги мои обмякли, и я зашел под крыло, растянулся на жухлой траве, тяжело задышал. Пропади все пропадом! В ту минуту я не смог бы снова подняться в воздух.

Ребята курили в сторонке.

Потом все сошло, а после ста граммов водки к завтраку почти забылось. Но днем во время сна мои простыни сворачивались в жгуты, путались в ногах, мешали спать.

Под вечер экипаж получил новое задание, а над соснами, в бору, где было наше жилье и стоял штаб, как дикое войско, неслись все те же тяжелые тучи и холодный ветер не собирался стихать. Все это напоминало вчерашний срыв и порождало неприятное чувство не то что неуверенности или страха, но какой-то душевной неуютности, которую нужно было как-то преодолеть.

На аэродром с экипажем я уехал пораньше. Самолет был заправлен и готов к полету. Авиагоризонт стоял новый, в люках заканчивалась подвеска бомб.

– Бомбы снять, – скомандовал я.

Оружейники недоуменно переглянулись.

– Снимайте, снимайте. Так надо.

В самолет я сел с каким-то злым азартом. Легко взлетел и сразу вошел в облака. Швыряло, как и в прошлую ночь. Протянул немного к линии фронта, вернулся и, открутив несколько глубоких виражей, убрал газ, пошел на посадку. Душа была на месте, настроение взвилось, ребята стали разговорчивей, откликались на шутки, вворачивали свои.

– Подвешивать бомбы, пойдем на войну!

О моем срыве в штопор, кроме экипажа, не знал никто.

В метельный день декабря в полку неожиданно появился воздушный стрелок из моего предыдущего экипажа Алексей Неженцев. Почти полгода был он в полной безвестности, как еще пребывали в ней штурман Алексей Васильев и радист Николай Чернов.

Неженцев хорошо помнил, как трудно было противостоять грозовым броскам, держаться на месте, ухватившись обеими руками за раму турели, но последний бросок в памяти не отпечатался. Обдуваемый встречным воздушным потоком, он очнулся в свободном падении и, быстро придя в себя, открыл парашют. Вероятно, в тот последний разрушительный миг Алексей ударился головой о ребра кабины, потерял сознание и, отпустив руки, был выброшен из самолета сквозь люк или, скорее всего, через разлом фюзеляжа.

Приземлился в густом лесу. Под грозой и ливнем переждал ночь, а утром пошел искать выход из дебрей. По пути набрел на разбитый, еще дымившийся «Ил-4», но этот был не наш. К концу дня, проплутав по лесу, вышел к деревне и, увидев мужиков, спокойно и доверчиво направился к ним, чтобы разузнать дорогу к линии фронта.

Это, по всем приметам, была деревня Брутово, та самая, что с дедова чердака мне чем-то не приглянулась, показалась опасной и которую, имея выбор, я счастливо отверг, предпочтя ей другую – Рассвет.

Мужики оказались крутыми. Разоружив и обыскав, они связали Неженцеву руки и отвели в немецкую комендатуру.

Что за подлые души! Казалось, русские крестьяне, православные люди, потомственные патриоты своей земли, но пришли чужеземные захватчики – по-холопьи пресмыкаются перед ними, угодничают. А на фронте небось сыновья в Красной Армии. Впрочем, черт их знает, может, тоже у фашистов. Красная цена этим «патриотам» – пистолетная пуля. Но Неженцеву сражаться не довелось. В тот же день он был доставлен в какой-то крупный штаб. Состоялся допрос. Алексей держался молодцом и, сославшись на свою солдатскую должность, никакими сведениями, интересовавшими немцев, не порадовал. Те напирали и чтобы доказать, будто они и без того располагают широкой информацией, и тем самым спровоцировать на откровенный разговор, ухмыляясь, выложили из своих справочников довольно полные сведения о целом ряде командиров и летчиков из частей и соединений АДД, а некоторых из них, особенно из высшего руководства, показали на фотографиях. Неженцев действительно далеко не всех знал в лицо, а из самых высоких по чину узнал только командира полка и дивизии. Более же крупных своих прямых начальников впервые увидел на фотопланшетах там, в фашистском штабе.

Дальше был плен. Сидел в лагерях Прибалтики, под Ригой. А в середине сентября, когда пленников перебрасывали на какие-то работы в Белоруссию, он и его товарищи ночью, перед рассветом, на ходу поезда выбили нижние боковые доски вагона и через эту щель выбросились в темноту. Рядом оказался мелкий лесок, и в нем беглецы потерялись. Но пяти человекам удалось собраться. Теперь Неженцев и его друзья были предельно осторожны. Они сумели выйти на партизан, а затем с их помощью в октябре перейти линию фронта. Тут уж в работу вступила машина НКВД: сначала косточки промыл особый отдел 4-й ударной армии, затем более месяца «просвечивали» в лагере под Торопцом и, наконец, с пересыльного пункта в Суздале под самый Новый год отпустили в

полк.

Алексей снова продолжал летать стрелком-радистом – воевал до самой Победы. После войны поселился в Судже. Был отличным комбайнером, к боевым наградам присоединились крупные трудовые. Но настигли болезни, и в конце восьмидесятых он умер.

Спустя двадцать два года после той памятной катастрофы под Чернушкой, в редкое для этих мест засушливое лето местный лесник обнаружил в лесу наш упавший самолет и останки человека. В сохранившемся пластмассовом патроне хранились его имя и адрес родных. Это был штурман Алексей Васильев. Вскоре Ростов, его родной город, многолюдным потоком провожал своего сына на вечный покой. К двадцатилетию Победы Алексей Сергеевич Васильев был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. Боевую награду приняли Мария Ефимовна и Сергей Антонович Васильевы – его мать и отец.

Останков Николая Чернова среди обломков самолета не оказалось. Да их там и не должно было быть: Чернов на мою команду покинуть самолет отозвался, и если не прыгнул, то выпал. Но все, что было потом, утопает в догадках: он мог погибнуть при падении с парашютом или принять смерть в перестрелке с преследователями. Плен? Вряд ли, пришли бы слухи.

Так с приходом Неженцева стала постепенно, растянувшись на годы, обрисовываться судьба всего моего экипажа, разбросанного по лесному половодью в июльскую грозовую ночь сорок второго года.

К целям тогда никто не прошел, а те, кто пытался пробиться, расплатились за свою самонадеянность – кто самолетом, кто горькой лагерной судьбой, а кто и жизнью.

Не в ту ли пору Сталин спросил Голованова: кто посылает летчиков АДА в грозовые ночи на дальние цели? Вопрос был грозный, и командующий, взяв всю полноту ответственности на себя, доложил, что это делает он, поскольку погода за линией фронта всегда неизвестна и у него нет другого выхода, кроме как ориентироваться в метеообстановке почти наугад, давая право каждому экипажу при встрече с опасной погодой отбомбиться по запасной цели или вернуться на свой аэродром, на что Сталин неопределенно произнес:

– Ну, что ж, если так…

И больше к этому вопросу не возвращался.

23 ноября трехсоттридцатитысячная группировка фашистских

войск под Сталинградом была окружена двойным кольцом. Внутреннее сжималось и дробило котел на части, внешнее сдерживало напор немецких армий, пытавшихся протаранить кольцо извне. Те, что внутри, сдаваться не собирались и с отчаянием обреченных бросались в контратаки, ища бреши. Завершить их разгром нужно было в кратчайшее время, чтоб освободить фронты для новых операций.

АДД в этой борьбе наседала на немецкие оперативные перевозки, тянувшиеся с резервами к фронту, но спустя неделю после нового, 1943 года частью сил подсела поближе к Сталинграду.

Наш полк занял полевую площадку в районе Камышина. Летный состав разместился в крохотной школе выселенной деревни немцев Поволжья Унтердорф, еще хранившей в мертвящем запустении и развале следы недавнего порядка и ухоженности.

До аэродрома было километров пять или шесть. Этот путь по занесенной снегами дороге мы преодолевали стоя, держась друг за друга, на широких деревянных платформах, скользивших на прицепах за тракторами, то и дело буксовавшими на крутых застругах.

Морозы с каленым ветерком пробирались сквозь наши меха и до синевы обжигали лица. На аэродроме дымили землянки – единственное убежище от окоченения. В промежутках между боевыми полетами мы сидели у раскаленных печурок, запасаясь теплом для очередного задания. Да и на высоте одной-двух тысяч метров иногда попадался слой инверсии, где температура воздуха была заметно выше, чем на земле.

Но трудно было понять, как выдерживали эту дикую стужу в куда более легком, отнюдь не меховом одеянии наши авиационные техники и механики, почти голыми руками снаряжая вооружение, заправляя баки, меняя цилиндры и свечи. Невозможно было смотреть без содрогания на задубевшее, в красных пятнах фиолетовое лицо оружейного механика моего самолета Арзали Алхазова – южанина, кавказского горца, промерзавшего насквозь, до последней клеточки, но сохранявшего сноровку и точность движений, когда вворачивал взрыватели, поднимал бомбы и сажал их на замки. Этот «цветущий» вид с заиндевелыми рыжими бровями и подтекающим крупным носом дал повод друзьям и собратьям, легким на шутку и острое словечко, окрестить его с совершенным добродушием «розой Стамбула», кажется, по названию довоенного фильма. Арзали не обижался: у него была добрая душа и здоровое чувство юмора.

Но, даже выпустив самолеты в воздух, техники и механики не спешили к горячим печкам, а принимались за подготовку новых комплектов бомб и снарядов, подгонку бензовозов, подтаску баллонов со сжатым воздухом и проворачивали бог знает еще какие дела, чтобы, встретив вернувшиеся с боевого задания самолеты, как можно скорее подготовить их к следующему.

С аэродрома не уходили – тут спали, тут ели.

Непостижима была их изобретательность не столько в обыденных технических заботах на полевых необорудованных аэродромах, что само собой, сколько в, так сказать, нештатных, экстремальных обстоятельствах, когда, как это бывало не раз, предстояло поднять и «привести в чувство» севший с убранными шасси на вынужденную посадку в чистом поле вдали от жилья изрядно поврежденный самолет.

Среди всех самых известных у нас специалистов по этой части не было, кажется, более мастеровитого и изобретательного, чем Иван Иванович Васильев – техник звена, потом инженер эскадрильи. Не меньше полудюжины, если не эскадрилью, вернул он в полк, казалось бы, безвозвратно утраченных самолетов. А орудия труда – неведомо где раздобытые бревна, доски, веревки.

Нет достойной цены величию фронтового подвига этого удивительного и прекрасного племени – технического состава боевой авиации!

Начали под Камышином с двух полетов в ночь, но через два или три дня перешли на три в сутки – и днем, и ночью. Господство в воздухе советская авиация все-таки вырвала. Теперь воздушное пространство контролировали наши истребители, хотя днем без стычек с немцами, когда своих близко не было, дело не обходилось. И не без последствий, чаще печальных для нас. Куда вернее и надежнее выручали облака, если они были.

Небольшая высота удара, предполагавшая высокую меткость бомбометания, выводила нас одновременно и под самый густой огонь зенитной артиллерии всех калибров. На ее подавление силы почти не выделялись, экономя их для уничтожения главных целей – авиации на аэродромах, укрепрайонов, ударных группировок войск, и потому, даже при нашем господстве в воздухе, кое-кто привозил и пробоины. Но мы замечали – сопротивление фашистской ПВО день ото дня становилось слабее.

Спали мы мало, клочками, в душных с ледяными сквозняками комнатах на двухэтажных нарах с соломенными тюфяками, порою не раздеваясь, и поэтому, когда я заметил, не столько на земле, сколько в воздухе, непривычную тяжесть в теле и мельтешение белых мух перед глазами, приписал это некоторой

усталости и, значит, обстоятельству, ничего не значащему. Но к вечеру 20 января, вернувшись со второго дневного полета, во время доклада командиру полка на его КП о выполнении задания и готовности к вылету на очередное – сбоку вдруг подошел ко мне доктор Мацевич, схватил руку в запястье и, когда кончился доклад, обернулся к Василию Гавриловичу и возбужденно произнес:

– Его никуда нельзя пускать. Он же больной!

Я запротестовал:

– Да что вы, доктор, здоров я!

Но он уже совал мне градусник под мышку, а извлекши его, удивился и я: под 39!

Как-то само собой сразу осело нервное напряжение. Теперь я почувствовал невероятную слабость, гудящую голову, ломоту в суставах и мышцах.

Пришлось сдаться.

Прямо с КП, в чем стоял, уволок меня Мацевич в лазарет.

В небольшом домике было божественно тепло и уютно. Мне не терпелось поскорее нырнуть в белые, как летние облака, простыни и хоть нанемного погрузиться в иной мир – тишины и покоя. Облачившись в свежее исподнее, послушно наглотавшись порошков и таблеток, я, наконец, добрался до этой небесной благодати и блаженно заснул. Спал очень долго. А утром, подойдя в прихожей к рукомойнику и наклонившись к его соску, с недоумением снова проснулся в постели. Надо мною молча стояли докторица и сестра. Что за чертовщина?

– Как я здесь очутился?

– Так ты ж, как бревно, грохнулся в обморок, – сказала докторша, – хорошо еще голову не разбил. Лежи и не смей подниматься.

Ничего себе прихворнул!

Болезнь только разыгрывалась, но через неделю все сошло. Мацевич настоял дать мне пару недель для отдыха, и я попутным транспортным самолетом улетел в Москву, к Феде – он в это время был дома. Там я узнал о капитуляции уцелевшей сталинградской группировки немцев и о пленении ее командующего фельдмаршала Паулюса. Народ ликовал, зримо осязая зарю Победы. Но это, как оказалось, было даже не полвойны. Немцы спешно сосредоточивали огромные и мощные силы для решающей схватки в районе Орла и Курска. АДД снова обрушила всю свою ударную силу на срыв оперативных перевозок. Как потом оказалось, не зря горели железнодорожные узлы и станции – именно из-за этих ударов сроки начала наступательной операции гитлеровцы оттянули почти на месяц.

Мой экипаж, невольно и счастливо отдохнув вместе со мною, был, что называется, на взводе и не то чтобы рвался в бой, но спокойно продолжил прерванное дело и боевых вылетов не пропускал.

Среди обычных задач, что ставил нам командир изо дня в день, мало чем отличавшихся друг от друга своим главным содержанием, вдруг в конце марта – непривычная, неожиданная, удивившая и даже смутившая нас – фотоконтроль! Обычно оно поручалось специализированным экипажам, а тут – нам. Как это делается, я знал, но никогда, как и Архипов, не летал с фотоаппаратами на контроль результатов удара и не испытывал тяги к этому виду боевого искусства, поскольку в «холостом нападении», не приносящем противнику какого-либо материального или убойного ущерба, особой привлекательности не видел, предпочитая иметь дело с боевыми бомбами, но, когда досталась нам и эта задача, я только над целью (то был железнодорожный узел Конотоп) понял, какой особой выдержкой, железными нервами и боевой доблестью должен обладать ночной фоторазведчик, чтобы не упустить единственный шанс добыть ожидаемый в высоких штабах фотоснимок с очень длинного боевого пути, где, как бы тебя жестоко ни обстреливали, «не моги» шевельнуться, особенно после того, как сброшены все фотобомбы, и последняя из них, после невыносимо долгого и томительного ожидания, еще не взорвалась. Весь кошмар был в том, что к фотоконтролю полагается приступать только после окончания бомбардировочного удара, когда от цели уйдут буквально все и на тебя, единственного в воздухе, идущего по горизонту как по шпагату, точно через центр цели и уже схваченного прожекторами, обрушивается огонь всей наличной артиллерийской рати, которой есть время и прицелиться, и пристреляться.

Мы долго прикидывали с Петром, пока шла бомбежка, с какой стороны нам сподручнее начать боевой путь и, наконец, когда пришла наша минута, решились и, только что не перекрестясь, пустились резать через самую середину узла. На обычном бомбометании я бы такого огня не выдержал, свернул бы в сторону и начал все сначала, а тут – лучше за борт не смотреть.

Медленно, выдерживая заданные интервалы, уходят из люков фотобомбы. Ушла и последняя, а первая еще не взорвалась. Когда же? Но вот все небо вдруг озарилось ослепительной вспышкой, за нею второй, третьей… Я считаю их, с нетерпением ожидая последнюю. Наконец и она. Огонь чуть подрассеялся, видно,

вспышки ослепили пушкарей, но не ослабел. Резко сворачиваю в сторону, потом чуть в другую, меняю высоту, скольжу на крыло – не даю прицелиться, но разрывы снарядов, как комариный рой, сопровождают нас на полную вытяжку. Сошло.

На смонтированных листах фотопланшетов был виден не только разбитый и еще горевший конотопский узел, но по всей полосе отпечатались пестрой рябью следы разрывов зенитных снарядов. Больше на фотоконтроль я не ходил и не просился.

Восточнопрусский сеанс
Старые знакомые. В спиралях ада

Вторая военная весна опять позвала нас в дальнюю дорогу – Данциг, Кенигсберг, Тильзит, Инстербург… Хоть и давно, еще с прошлого лета, мы не навещали их, но Кенигсберг и Данциг, было похоже, ждали нас каждый день. Мощная, хорошо организованная оборона смело встречала нас и жестко противостояла бомбардировочному напору. Своей системой огня они были чем-то похожи друг на друга: оба начинали еще издали, били и с берега, и с кораблей, провожали на всю вытяжку.

Первым в работу был взят Кенигсберг. Когда мы подошли к этой громаде, там уже светило шесть пожаров. Не так много, но это начало. Горел и наш «машиненверк». Мы долго приближались к нему сквозь заградительные взрывы, но прожектора нас не нащупали. Была луна, светили САБы. Город как на картинке. Петя Архипов дождался своего угла прицеливания, и бомбы утопил в пожарах. Двумя днями раньше над городом стояла тяжелая погода, и бомбежка, в общем-то, не удалась. Но на этот раз город качался два часа и еще долго горел после.

Данциг был посложнее только тем, что отстоял от Кенигсберга километров на двести дальше, с затратой почти полутора часов лету, считая оба конца да плюс маневры на подход – отход, и беды в том особой не было, однако это выводило экипажи на предельные возможности по дальности полета, если пуститься в путь без подвесных баков. А 16 апреля, когда на всем пути встречный ветер мощной и устойчивой силы еще задолго до подхода к Данцигу сожрал больше половины нашего запаса бензина, мы с Архиповым разволновались не на шутку: идти ли дальше или вернуться, пока не поздно, на Кенигсберг? Оставалась надежда на еще более сильный ветер, но уже попутный, на обратном курсе под потолком самолета. А вдруг он там иного направления и умеренной силы? Не может быть!

И мы решились!

Когда после бомбежки Данциг остался за спиной, у нас было так мало горючего, что в безветрие мы ни за что не дотянули бы даже до линии фронта. Но могучий «попутчик» превзошел все ожидания, мы еле успевали отмечать до неправдоподобности быстро мелькавшие под нами ориентиры. Сели дома, как и все остальные, пережившие те же ветровые страсти, что и мы.

Но кое с кем ветерок сыграл злую шутку. В соседнем полку

уже давно немолодой, маститый экипаж моего доброго знакомого Алексея Свиридовича, не став рисковать судьбой, отбомбился по Кенигсбергу, в чем не было ни малейшего греха, а на обратном маршруте, не утруждая себя детальной ориентировкой и ведя счисление пути по расчету времени, пулей просвистел на попутном ветерке через линию фронта, проскочив мимо своего аэродрома и, не подозревая, что уже оказался в районе Казани, доложил на рассвете о полной выработке горючего, из-за чего-де вынужден садиться на случайную площадку в прифронтовой зоне.

Что ж, курьезы иногда бывали. И этот не самый злой и печальный.

А что касается Тильзита и Инстербурга, этих очень важных узлов дорог и крупных баз снабжения, забитых эшелонами, складами интендантства и боеприпасов, то они под отличным освещением и имея более слабую оборону, чем их «старшие братья», подвергались особенно ожесточенной бомбежке и, начиная гореть и взрываться отдельными очагами, к концу двухчасовых ударов объединялись в сплошные массивы огня.

На долгом пути к целям голова не томилась в застое. Мысли, правда, далеко не залетали, но до звезд бывало.

Каждый раз, когда курс полета ложился к городам Восточной Пруссии, я находил на ночном небосводе строго впереди и чуть выше штурманской кабины три вытянутых в одну горизонтальную линию зеленоватых звезды, средняя из которых была несколько ярче соседних. По ней так удобно было выдерживать магнитный курс, что по компасу я только изредка проверял его точность. Все три «подружки» в течение полета не имели никаких боковых смещений, но очень медленно, держась друг за друга, опускались вниз, и, когда к полуночи мы подходили к целям, они оказывались над самым горизонтом, а то и утопали в дымке. Я так привык к встречам с ними, что, выбравшись сквозь облака к чистому, упругому небу, сразу начинал искать эту «троицу», и мне стало казаться, будто между нами возникла какая-то магическая связь, что они тоже ожидают меня в поднебесье, чтоб тотчас повести прямой дорогой к цели.

Нет, я был совершенно свободен от всякой мистики, но эта звездная фантасмагория, постепенно преображаясь в некие образы, стала невольно проситься в стихотворные строки:

Надо мной небосвод черно-синий,
А земля где-то в пропасти черной,
Да звучит бесконечный и чинный
Разговор двух моторов мажорный.

Щурю глаз утомленные щели
На парад голубых циферблатов.
Снова ждут меня в небе дуэли,
Снова спорить мне с ветром кудлатым.

За бортами толпой оживленной
Звезды вальсы в созвездиях кружат,
Лишь одна, как хрусталик зеленый,
Сторонилась веселых подружек.

Прислонилась она неподвижной
К небосклона неясным обводам
И казала мне путь самый ближний
К дальним землям, к неведомым водам.

Я до полночи точно и строго
Шел на тот одинокий хрусталик.
Вот он – город в скрещенных дорогах,
Контур цели в приморском квартале!

И когда сквозь зенитные брызги
Шел в атаку я курсом смертельным,
Скрылась звездочка в волнах балтийских,
В черной дымке, в ночи беспредельной.

Я не ведаю, как астрономы
Это чудо зеленое кличут.
Может, резким, чужим, незнакомым,
Может, именем хрупким, девичьим.

Но всегда, когда воздух упругий
Звездной ночи над линией фронта,
Добрый свет одинокой подруги
Я встречал на черте горизонта.

Эти стихи, как и многие другие, я не раз читал в тесном застолье и чувствовал, что моим полковым друзьям очень близок их романтический мотив. Каким-то образом «Звездочка» оказалась во фронтовой газете, а много позже – и на странице военного журнала. У стихов после их рождения своя, независимая жизнь.

Но та восточнопрусская эпопея весны сорок третьего года легко нам не сошла. Все газеты давали о ней краткие сообщения,

военная же печать, кроме того, дополняла их лаконичными статьями, из строчек которых, кроме прочего, можно было понять, что наши корабли на значительных удалениях от районов базирования подвергались нападениям фашистских истребителей, но их атаки, мол, успеха не имели. Вместе с тем в отдельные дни, как сообщали сводки, на свои базы не возвращались один-два самолета, а с Данцига сразу три. Тайн их исчезновения не знал никто, но что «атаки истребителей не имели успеха», сводки утверждали категорично. Откуда и кто мог это знать? Имели, и еще какой!

Трудно сказать, все ли потери были так уж точно названы в печати, если даже в последнем случае из трех две оказались нашими, тихоновскими. Не думаю, что из десятков полков АДД нам не везло больше других.

Не вернулся майор Урутин.

Оставшись после коротоякской катастрофы без своего неизменного штурмана Мацепраса, теперь он летал вразброс с другими и нередко со старшим штурманом полка майором Хевеши. Это был удивительно собранный, смелый и во всех отношениях замечательный человек. Революционная судьба его отца – венгерского коммуниста – навсегда определила Акоше Акошевичу новую родину – Советский Союз. В годы гражданской войны в Испании он, уже зрелый штурман, доблестно сражался с фашистами в составе бомбардировочных авиачастей советских добровольцев. С войны вернулся во всю грудь в боевых наградах и был назначен штурманом ВВС Одесского военного округа. Высокая должность была не последней ступенькой его командирского роста, и в пору начавшейся войны его сначала назначили штурманом армии, а затем и ВВС фронта. Но он презрел начальственные высоты и настоял на своем – ушел в боевой полк.

Василий Гаврилович души в нем не чаял, – берег, летал только с ним и редко доверял другим летчикам. Да удержать его было не так просто, и на боевые задания он ходил гораздо чаще, чем мог командир полка. Умница, развитой и образованный человек, Акош Акошевич прямо светился своей врожденной культурой и воспитанностью, сохраняя при этом предельную скромность и совершенно естественную простоту отношений с кем бы то ни было.

Неудивительно, что и летный состав тянулся к нему, прислушивался к его советам и требованиям, а летчики считали особой привилегией оказаться с ним в одном экипаже. Не раз летал он и со мной. Совсем недавно, это было всего лишь 14

марта, мы отправились с ним бомбить вагонные скопища на Унече. Полет как полет. Что тут могло быть особенным? И маршрут простенький, и цель не ахти какая. И все-таки я снова испытал чувство гордости не только из-за летного доверия ко мне, но и причастности, поскольку мы выполняли одну задачу, к высокому профессиональному авторитету опытнейшего штурмана.

В довольно мощном огне нас никто не задел, а бомбы с двух заходов рванули вдоль составов. Мы шли домой в хорошем расположении духа, и я вдруг услышал, как Акош Акошевич потихоньку замурлыкал только что появившуюся на свет «Прощай, любимый город». Ее в то время напевали всюду – со словами и без них. Я чуть подтянул ему, а потом, почувствовав, под впечатлением бомбежки Унечи, некую игру слов, переиначил известный текст на новый лад, и вскоре песня звучала вполне согласованно:

Прощай, моя Унеча,
Прощай до новой встречи,
И звездной порой
Сверкнет надо мной
Зенитки разрыв голубой.

Чувство легкого озорства, когда все идет хорошо, иногда навещало нас и в боевых полетах. Тем более этот был совершенно не утомительным, а скорее, приятным, если можно так отозваться о возвращении с удачной бомбардировки.

И вот – 16 апреля. На Данциг экипаж вышел втроем: Урутин, Хевеши и радист Саша Гаранкин. Стрелка не взяли – Шариков приболел, другого не нашли.

На обратном пути, после выполнения задания, уже перейдя границу Литвы, самолет был внезапно сбит одной, но мощной атакой никем не замеченного истребителя. Напавшего сзади слева, судя по просверкавшим трассам, должен был видеть Саша. Он, и никто другой. Но… прозевал – и не видел, и не ответил. Машина потеряла управление и завалилась вниз. На левом моторе появился огонь. Командирскую команду покинуть самолет Гаранкин принял и не задержался. У штурмана оборвалась связь и ослабла ручка на тягах руля высоты. Команды к нему не дошли, а самолет все круче втягивался в пикирование. Был ли на месте командир? Вряд ли. Когда перегрузка возросла до многократной, Акош Акошевич дотянулся до люка (только его железные, натренированные мышцы могли противостоять диким силам инерции) и покинул кабину. Самолет просвистел мимо и прямо

под ним взорвался.

Местность была лесистой и чужой, ничем не напоминавшей ландшафт России. О сборе экипажа не могло быть и речи. Он пустился было в путь, но со сломанным в прыжке ребром долго двигаться не мог. В районе Вилковишкиса его подобрала добрая литовская семья – укрыла, подлечила, а когда он готов был идти, благословила на удачу.

Хевеши избрал почти строго западное направление – кратчайшее к линии фронта, но, дойдя до Полоцка, был схвачен полицаями и оказался в плену. Немцы докопались до его происхождения, кое-что узнали из боевой биографии и немало потратили сил, чтоб склонить к измене, соблазняя генеральским чином венгерской армии, но – тщетно. Изведав во всей невыносимой полноте тяжесть лагерного плена, он дождался, наконец, освобождения в самом конце войны.

Урутин приземлился благополучно и, не теряя времени, устремился в сторону Минска, видимо, в надежде поскорее выйти в районы действий партизан. Ему удалось пересечь Литву, и тут, войдя в белорусские леса, он неожиданно столкнулся с вооруженными людьми в неопределенной форме. Они его окликнули, но не на русском языке. Кто такие? Урутин стал уходить. За ним устремилась погоня. Преследователи приближались, открыли стрельбу. Михаил Николаевич ответил и еще долго отстреливался, но был убит.

Партизаны так толком и не разобрались, кто это был, только догадывались – скорее всего, свой. Там же, на небольшой полянке, вырыли незнакомцу могилу и тихо похоронили его.

Но в том же случайно выбранном направлении шел и Гаранкин. Во время прыжка с него слетели унты, и после нескольких дней шествия по болотным кочкам и лесным чащобам ноги его еле держали, от голода кружилась голова и темнело в глазах. Он уже не шел, а полз. По пути кое-где заходил в селения, иногда находил еду и помощь. Изможденный, дистрофичный и совершенно больной – эта тень человека никому не внушала не только подозрений, но и любопытства, а больше вызывала сочувствие. Саша подолгу отлеживался то в лесу, то на сеновалах, давал отдых ногам, и только в конце лета добрел до белорусских лесов.

Старик, пасший скот и гнавший самогонку, с которым довелось встретиться Гаранкину на пустынном проселке, по путаному разговору, видимо, догадался кое о чем и навел на него партизан. Те встретили «залетного сокола» сурово, для первого знакомства поставили «к стенке» и подержали под автоматными стволами, даже слегка постреляв, пуская пули рядом с ушами, но

в конце концов привели к командиру отряда.

На исходе допроса Гаранкин, показав глазами на лежавший посреди стола финский нож, спросил:

– Откуда он у вас?

Командир уже, видимо, многое сообразив, спросил, в свою очередь:

– Ты знаешь этого человека?

– Эта финка моего командира, майора Урутина.

На следующее утро весь лагерь направился к могиле. Ее аккуратно разрыли, и, когда Гаранкин опознал еще не смытое разрушительной силой смерти знакомое лицо, отряд был построен, командиры произнесли боевые речи, и с прогремевшим салютом Михаил Николаевич был похоронен снова.

Только в ноябре Гаранкин вернулся в полк. Отдохнул, подлечился и продолжал летать до конца войны.

В ту же апрельскую ночь, только на траверзе Кенигсберга, был сбит безответной атакой, почти по урутинскому сюжету, еще один наш экипаж – молодого, но крепкого и отважного боевого летчика Гавриила Лепехина. В его экипаже тоже не оказалось стрелка. Даже бывалого и осторожного радиста, делящего свое внимание между пулеметной турелью и радиостанцией, всегда подстерегает опасность пропустить внезапный удар воздушного противника.

Под самолетом Лепехина была Восточная Пруссия – самая что ни на есть натуральная Германия. Горел левый мотор, оборвалась связь. Скольжением пламя сбить не удалось. Высота терялась стремительно. Командир подал команду на покидание самолета световым сигналом, нажав разом все три разноцветные кнопки. Чуть выждал, открыл фонарь и, резко толкнув штурвал от себя, вылетел из кабины. Унты, как и у Гаранкина, оказались не пристегнутыми и при раскрытии парашюта слетели. Самолет быстро достиг земли и вспыхнул ярким пламенем. Чтоб избежать возможного столкновения с немцами, привлеченными пожаром, Лепехин стал энергично скользить в сторону от него, но, упустив в темноте момент встречи с землей, не успел освободить стропы и приземлился с очень большой вертикальной скоростью.

Очнулся на кровати весь разбитый и пронизанный нестерпимой болью. В комнате были военные немцы. К вечеру появился грузовичок, и солдаты, взвалив недвижимое тело в кузов, дотрясли его, испытывавшего при каждом толчке жестокие страдания, в лагерь Морицфельд. На допрос доставили волоком – стоять он не мог. Лепехин стал выдавать себя за воздушного стрелка, но в том же лагере уже сидел его стрелок-радист Михаил

Буренок, а в руках у немцев моталось лепехинское удостоверение личности. Легенда не состоялась.

Спустя месяц Лепехин стал на ноги, но передвигался с двумя палками. В лагере встречались знакомые лица. Произошла короткая встреча и с Хевеши, доставленным сюда из соседнего лагеря, где он содержался, для очной ставки.

Неожиданно, без всяких обиняков, некий советский генерал Белешев предложил Лепехину участвовать в побеге. Гавриил настороженно отнесся к откровенному генералу и сослался на свои костыли, с которыми на этот шаг решиться пока не мог. Но, когда окреп и почувствовал в себе силы, застрявший вопрос среди его новых друзей снова возник. Организацию взял на себя все тот же Белешев. Сколотилась группа из 11 человек. Назначены день и время. Но за час до начала операции к бараку подкатил «воронок», и все одиннадцать под вооруженным конвоем оказались в его кузове. На проходной Белешев был высажен, а десять покатили дальше – в инстербургскую тюрьму. Начался допрос. Свистели плети, но, не открыв для себя ничего нового, гестаповцы этапировали группу в лагерь Лодзь – колоссальное средоточие советского летного состава, среди которых оказалось немало летчиков АДД. В лагере сновали власовцы, пытаясь пополнить свое войско, но затея оказалась почти пустышной. Среди вербовщиков Лепехин с удивлением узнал своего знакомого – преподавателя аэродинамики Иванова из качинской авиашколы.

Но вот новая «командировка»: 150 человек отправляют для работы на авиазаводы в Регенсбурге. Лепехин с тремя друзьями готовится по пути бежать, но не вышло. Зато на заводе они обзавелись кусачками и, выставив в бараке окно, прорезав в проволоке лаз, скрылись. Их побег, к счастью, был обнаружен не сразу. Ночами продвигаясь в нашу сторону, они на исходе месяца шли уже по Чехословакии, но однажды утром, на очередной передышке в сеновале, их накрыли местные полицейские. Расплата за глоток свободы была жестокой; наручники, избиения, тюрьма, флиссенбергский штрафной концлагерь и, наконец, каторжные работы в каменоломнях.

Шло лето 1944 года. Доведенных до полного истощения, опухших и уже не способных к движению 50 русских переводят в знаменитый Бухенвальд. Предзнаменование опасное. СС зверела. По «послужному списку» не только боевых деяний, но и лагерных прегрешений перед Лепехиным возникла реальная угроза смертной казни. Понимала это и действовавшая в концлагере тайная организация русских пленных, имевшая связи с немецким антифашистским подпольем. По их команде Лепехин должен был

лечь в больницу с тем, чтобы после смерти очередного русского (в чем не было перебоев), попавшего в лагерь за незначительные грехи, обменяться лагерными номерами. Так и случилось. Донбасский парень Иван Хмара, сидевший за воровство у своего бауэра, после смерти ушел в крематорий с номером Лепехина, а ему достался номер Хмары. Спасаясь от случайных разоблачений, удалось, не без помощи друзей, перебраться и в другой лагерь, Бадзальцунге. Хоть и тяжка была тут работа в глубоких соляных шахтах, но смерть не так навязчиво маячила перед глазами. А по Европе уже гулял сорок пятый, готовясь стать на века знаменитым. Советские войска по всему фронту теснили гитлеровцев на запад. Эсэсовцы не находили себе места, сжигали лагеря, уничтожали пленных. В апреле Лепехин снова оказался в Бухенвальде. Его, «сожженного в крематории», с недоумением встречают друзья, но до немцев это не доходит. Лагерь бурлит, охрана в панике. Готовятся массовые расстрелы, но пленные обрели дух свободы и в своем сплочении – как стена: никто не выходит на плац, где уготована расправа.

11 апреля вся многотысячная масса единым напором прорвала проволочные заграждения, разрушила склады СС и вышла навстречу 3-й американской танковой армии. Лепехин с друзьями овладел немецкой автомашиной и вслед за американцами рванул на Эльбу, к Торгау. Там, наконец, в слезах радости они и встретились со своими. Но первое, чем ознаменовалась эта встреча, была реквизиция автомашины.

– Вот, выбирайте, – показали им на гору велосипедов.

Что же, и это транспорт. Вся команда яростно крутила педали, но недолго: на следующем перекрестке комендантский наряд отобрал и велосипеды.

Мимо, на восток, по Варшавскому шоссе мчали машины, но никто не притормозил. Только одна «добрая душа», сидевшая за баранкой в погонах старшего лейтенанта, потребовав от каждого верхнюю куртку, которыми они обзавелись при разгроме эсэсовских складов, подвезла до Варшавы.

Здесь все пошло «по закону». В авиационном штабе советских войск друзьям были выписаны проездные документы и направления на госпроверку в лагерь НКВД на станции Алкино под Уфой.

Там Лепехин снова встретился с Хевеши. На перекрестных допросах с десятками других, знавших друг друга недавних пленников, их не задела ни единая пылинка подозрений, и по письму Главного маршала авиации А. Е. Голованова оба были направлены в его распоряжение. Поскольку летное здоровье обоих оказалось в порядке, Хевеши получил назначение в

Иваново штурманом полка, а Лепехин был назначен командиром эскадрильи в Полтаву.

Полон сил, радостного подъема духа и жадного желания летать, работать, он ринулся в дела, и шли они как нельзя лучше. К зиме уехал в отпуск, а вернулся – его уже ждал приказ: уволить!

Командир полка Франц Николаевич Рогульский, к которому бросился Лепехин, понятия не имел о причинах появления того приказа. Ничего не знал и командир дивизии генерал И. К. Бровко, только недоуменно спросил:

– Может, в плену что-нибудь не так? К тому и шло.

Тот энкавэдэшный майор, что вел допрос Хевеши и Лепехина, был не так прост, чтоб за «здорово живешь» отпустить обоих на волю, не разоблачив, по своему подлому призванию и «долгу службы», хотя бы одного из них как врага народа.

В сложных перипетиях лагерной жизни Лепехина майор сумел надрать зазубрин и набросить на них крючки обвинений, инкриминируя срыв группового побега и выдачу врагу военной тайны, поскольку кодированный бортовой журнал радиообмена оказался у немцев.

Трибунал на расправу был скор: 10 лет!

Тогда, в 46-м, это был максимальный срок, выше которого – расстрел. Через год давали уже 25, и будто бы его припаяли и Лепехину, о чем с неподдельным торжеством сообщил мне, в то время командиру полка, наш оперуполномоченный особого отдела КГБ капитан Г. Федотов – «Георгий Победоносец», как нараспев называла его, светясь обожанием, старенькая местечковая мама, не подозревая, что это имя уже прижилось ядовитой подпольной кличкой у всех, кто знал этого вездесущего опера.

Что все мы были окутаны, как паутиной, системой слежки, это ясно. Но что за люди в ней свирепствовали? Присущи ли им нормальные человеческие чувства: честь, стыд, порядочность, сочувствие… Где-то глубоко внутри у немногих они еще, кажется, покоились.

Несколько позже, в последнюю зиму Сталина, сидя в моем кабинете, вдруг, протянув поперек стола руки и низко опустив голову, тихо заплакал другой оперуполномоченный, подполковник Верчик. Он регулярно заходил ко мне, чтоб осведомиться в подробностях о всякого рода уставных нарушениях, проступках, а то и ЧП, если они случались, пытаясь раскопать в них хоть какие-то приметы вражеских действий. Но там, к его огорчению, ничем подобным и не пахло.

– Что делать, что делать? – всхлипывал он, содрогаясь плечами. – Мне приказали каждый год разоблачать по одному

врагу народа.

Это звучало страшновато. Охота шла с завязанными глазами за кем попало. Жертвой мог стать любой – и по неосторожному слову, и по мести фискала.

– Чем же я вам могу помочь? – искренне посочувствовал я Верчику. – Полк вы знаете не хуже меня. Ну, кто-то из казармы может рвануть в самоволку, от души, в конце концов, «нарезаться», а то и морду кому-то набить по пьянке. А от офицеров я ничего огорчительного не жду вообще. Но при чем тут враги народа?

Его это не только не утешало, но ввергало в жуткую безысходность, за которую он мог поплатиться сам.

Несчастный опер был спасен смертью Сталина. И не только он…

– А может, ошиблись, обвинив Лепехина в смертных грехах? – осторожно спросил я Федотова.

– Наши не ошибаются! – мгновенно отрезал опер.

Мой, казалось бы, невинный вопрос не растаял в пространстве. Спустя неделю или две командир дивизии генерал Тихонов, отведя меня в сторону, строго отчитал за мою неосторожность и в конце нотации сердито прошептал:

– Держи язык за зубами, паря!

Василий Гаврилович был не последней инстанцией, куда долетел мой разговор с Федотовым. Знал о нем и начальник особого отдела воздушной армии полковник Гайдук, напомнивший однажды «к месту» о моем опасном вопросе на заседании военного совета армии, где меня «регулировали» совсем по другому делу.

Стоит ли описывать те круги ада, через которые прошел в каторжных лагерях ГУЛАГа боевой летчик Герой Советского Союза капитан Гавриил Васильевич Лепехин, лишенный всех наград и званий? На всех этажах нашей железной партийной и государственной власти никто не желал слышать его скорбную многолетнюю мольбу пересмотреть «дело», разобраться в чудовищной несправедливости его осуждения. Только в 1956-м, три года спустя после смерти Сталина и расстрела Берии, на «оттепели» XX съезда партии дошла очередь и до него: невиновен! Но вышел он из нашенских родимых мест заключения тяжко и глубоко больным, физически и душевно страдающим человеком.

Лепехин еще долго работал на воронежских предприятиях, был отмечен трудовыми орденами, но до конца дней своих, борясь с недугами, так и не одолел их.

Контрразведчики не сводили глаз и с Хевеши. Так легко ускользнуть от расправы за плен – это уж слишком! И сети были

расставлены. Где доказательства, что два первых месяца были проведены на поправке и в пути до Полоцка, а не в фашистской разведывательной школе, где готовят шпионов? Акош Акошевич долго сражался со своими преследователями, но в уныние не впал. Он сел на поезд, высадился у знакомой деревни Слабадай под Вилковишкисом, неподалеку от которой опустился на парашюте, и снова пешим ходом протопал до самого Полоцка, собирая по пути справки и свидетельства, подписанные очевидцами того весеннего кросса сорок третьего года и заверенные властями. Алиби оказалось стопроцентным. Только не знал Хевеши, с кем дело имеет. У прокурора АДД (в то время 18-й воздушной армии) генерала Николаева были припасены новые обвинения – в поддержке, защите и чуть ли не в соучастии в «преступлениях» Лепехина, разоблаченного как «врага народа». Хевеши взъерошился, долго и упорно противостоял следственным провокациям, выбил у них все козыри и сумел отстоять себя. Николаев затих.

Но все это было после войны. А сейчас она была в разгаре.

Платить за все
На надрыве. АДД удваивает силы. Прости, родимый город. Приятные вести под страшную ночь. Под безответным огнем. Горькая жертва

Кое-кто из несведущих, но пишущих, путая «ДБ-3» с «Ил-4», причисляет последний к устаревшим типам самолетов, полагая, что от своего уже немолодого предшественника этот отличался разве что несколько измененной конфигурацией, не ведая, что создавался он как новый самолет, где были не только установлены другие, более мощные силовые установки, но существенно усовершенствована конструкция планера и облагорожена аэродинамика. Рожденный накануне войны, в 1940 году, «Ил-4» ничем не уступал немецким бомбардировщикам, а во многом и превосходил их. Во всяком случае, у немцев не было повода для снисходительного к нему отношения. Он становился «моложе» и крепче и в ходе войны: подвесные баки значительно увеличили, изрядно оттеснив своих фашистских «соперников», боевой радиус действия, новое стрелковое вооружение укрепило оборону, а бомбовая нагрузка возросла в два раза. Ее первоначальной нормой считалась тонна. На фронте летчики «от себя» сразу же добавили еще полтонны. Потом довели до двух. Сергей Владимирович Ильюшин встревожился, стал проверять прочность самолетных узлов, но их запасы, как оказалось, не оскудели. Тогда самые заядлые пошли дерзать дальше.

Говорят, будто первым поднял две с половиной тонны не то Борисов, не то Опалев – пилоты из братского полка. Были и другие претенденты на первенство. Но независимо от них, а может быть и раньше, не затевая шумихи, оторвал от земли те запредельные две с половиной наш Михаил Пронин – превосходный мастер полетов из плеяды старшего поколения, человек добрый, приветливый и удивительно скромный, но с душой, переполненной энергией боевых дерзаний. Его дебют в роли первого «тяжеловеса» не прошел незамеченным. В летной столовой во всю ее длинную стенку застыл крупнострочный плакат: «Гвардейская честь и боевая слава капитану Пронину, первым поднявшему две с половиной тонны бомб». Плакат был с явно призывным оттенком. За последователями дело не стало: Шапошников, Черниченко, Радчук, Курятник, Рогульский… Да,

каждый из них стоял вровень с Прониным.

Лишняя пятисотка была совсем не лишней для немцев. Но тут был еще и тайный азарт, задевавший пилотское самолюбие, – будто могла обнаружиться некая ущербность твоей профессиональной чести, коль не решился ты на «рывок» той максимальной тяжести.

Поднимал ее и наш экипаж, но не любил я те силовые упражнения. С такой нагрузкой (даже с двумя тоннами) полагалось на взлете включать моторам форсаж, выжимая из их лошадиных сил последние соки, за которыми – никаких запасов надежности – грань разрушения. И без того моторчики возвращались домой то с шатающимися цилиндрами, то с подгоревшими поршнями или расколотыми поршневыми кольцами, а тут им внакладку такое варварское истязание.

И все-таки даже с двумя с половиной тоннами я никогда форсаж не включал, вполне осознавая, что эту пару минут насилия мои «жеребцы» могут припомнить и жестоко отомстить мне, может быть не в этот, так в другой раз, где-нибудь вдали от родных пределов, «на далеком меридиане». Вся опасность была именно в этом, и, хотя сам взлет без форсажа с предельной нагрузкой тоже штука с нюансами, тут я особых трудностей не испытывал, поскольку знал, как это делать. Ставил самолет на самый краешек взлетной полосы, разбег начинал с полных оборотов и как можно раньше поднимал с «передиром» хвост, чтоб стремительней нарастить скорость. Машина отрывалась у самой границы деревенских огородов, и, убрав шасси, я еще долго плыл над их лопухами, аккуратно переваливал фермы железнодорожного моста через Оку и только тут, подзапасясь скоростенкой, переходил в набор высоты, постепенно сбавляя обороты.

«Тяжеловесы» не унимались, но ряды их помаленьку редели. Заметив преждевременный износ моторов, некоторые летчики, пока не поздно, стали чуточку остывать, предпочтя пронинской норме две любые другие. Радчук же, вернувшись к двухтонной нагрузке, умудрялся в те ночи срабатывать по четыре боевых вылета. Среди «отступников» был и я.

На задворках аэродрома начали выстраиваться выдохшиеся на тяжелых весах машины с недоработанным моторесурсом, со слабой тягой – и моторы по техническим законам менять нельзя, и для боевых заданий они почти негодны.

Василий Гаврилович, не найдя другого выхода из этой неприятной ситуации, попросил меня (именно попросил, а не приказал), «долетать» их по ближним целям с легкой, только внутренней бомбовой нагрузкой. Я прикинул – для одного

многовато. Пришлось «подрядить» Глеба Баженова и Франца Рогульского. За несколько ночей мы домотали ресурс этих немощных, барахлящих движков до нуля. Теперь их можно было снимать и ставить вместо них новые (если повезет, а скорее всего, с перечистки).

А Пронин, как ни в чем не бывало, продолжал таскать тот же сумасшедший вес из полета в полет, увлекая за собой еще двух или трех пока еще не остывших энтузиастов.

Но однажды (это случилось 13 июля, в разгар начавшейся Курской наступательной операции), когда майор Пронин (он уже был в этом звании) после взлета и несложного маневра оказался над центром аэродрома и уже взял курс на Болхов, где мы должны были взломать тяжелыми бомбами оборонительные сооружения немецкого укрепрайона, на его перегруженном самолете, нацарапавшем едва ли метров двести, вдруг гулко бухнул, протарахтел и ярко вспыхнул левый мотор.

Мы замерли. Взлет невольно приостановился. На наших глазах Пронин шел на встречу с гибелью. Зайти на посадку невозможно: за разворот он потерял бы всю высоту и на аэродром все равно не попал бы. Покинуть машину – и парашюты не успеют раскрыться, и упавший самолет не только сметет их взрывной волной, но и весь аэродром, если бомбы взорвутся, перепашет. Единственный выход – посадка прямо перед собой. Не меняя курса, он шел к дороге, ведущей на Тулу. Посадка на шасси? Но что пошлет ему бог под колеса? Перевернуться на случайной канавке – это сгореть. На фюзеляж? Под ним висят три полутонки с торчащими вперед взрывателями…

Пронин сел на фюзеляж.

Дорожная обочина оказалась страшно корявой, бугристой. От прямого удара, хоть и стоявшие на «невзрыв», бомбы сработали.

По ночному небу широко расплылось оранжевое зарево. За ним вырвался звук – тяжелый, жуткий своей причастностью к последнему мгновению жизни наших братьев. Воздух качнулся, дохнул в лицо. Еще минуту аэродром превозмогал оцепенение. Но кто-то уже опомнился, замигал огоньками, взревел моторами и пошел на взлет. За ним потянулись остальные. С самолетов, проходивших над трагическим костром, слетали ракеты, потрескивали короткие пулеметные очереди…

Фронтовая жизнь не раз перестраивалась на ходу. В разгар боевой работы – новая всеобщая реорганизация. Полки АДД разделились на две части и образовали двухполковые дивизии. Те, в свою очередь, превратились в корпуса. Тихонов стал комдивом, Логинов – комкором. Моим командиром полка –

недавний комэск Александр Иванович Шапошников. Несокрушимо крепкий и сильный, ладный как молодой боровичок, неторопливый в движениях, ироничный и рассудительный, этот окающий баском нижегородец обошел, не навязываясь, немало других, вполне достойных претендентов на новую должность, выделившись, вероятно, не столько более высокими командирскими качествами, сколько к тому же своей развитостью, интеллектом, эрудицией. Не говорю уж о боевом опыте. Прошел всю финскую, на третий день Отечественной бомбил Кенигсберг, отличился в десятках других боевых полетов, не раз горел в воздухе, двенадцать дней пробирался от немцев к своим и снова, будто и не было тех жестоких встрясок, от которых не сразу приходят в себя, возвращался в полк, к своему обычному делу. В начале 1942 года получил Золотую Звезду – редкую награду для того времени.

Полк Александр Иванович сколачивал, как строил собственный дом. Костяк, состоявший из крепких опытных экипажей и небольшой группы втянувшихся в боевую работу молодых, на первый случай был. Не бедствовали и самолетами. На подходе были свежие силы – недавние выпускники дальнебомбардировочных школ ночных экипажей. Одолев скоротечную программу да кое-что из не шибко закрепленного растеряв за долгую дорогу из Средней Азии, они, по строгим летным меркам, не были готовы к боевым действиям, хотя, неистово пылая «огнем желания», в бой рвались неудержимо. С ними предстояла еще немалая работа. Да и время было уже новое – не сорок же первый год, когда за первой обреченной волной самых сильных и опытных, особого довоенного сплава экипажей в бой бросались, перемежаясь с уцелевшими, целые косяки еще не окрепших и недоученных летчиков, в неисчислимом множестве постигавших участь своих предшественников.

Вместе в Павлом Петровичем Радчуком, теперь уже заместителем командира полка, мы, все три комэска, Франц Рогульский, Саша Романов и я, возвратясь с боевого задания, пересаживались, пока еще держалась ночь, в передние кабины и крутили над аэродромом полет за полетом с наконец дождавшимися нас молодыми летчиками. Подключался к инструкторской работе и сам Александр Иванович.

Среди тех, кто пришел в новый полк, кто раньше, кто позже, попадались очень способные, если не сказать талантливые ребята – Федя Алексеев, Нестор Крутогуз, Маслов, Лунев, Борис Кондратюк… Это, конечно, не все, ставшие прекрасными боевыми летчиками, не уступавшими порой старой боевой гвардии. Замечательны они были и своей непохожестью друг на друга.

Может, в этой неповторимости характеров и нравов и была их главная сила.

Очень колоритной фигурой был Крутогуз – парень огромного роста, с железными ручищами и крутым нравом. В нем было что-то от древних воителей, а необычное патриархальное имя только подчеркивало воображаемое сходство. Этот «витязь» прекрасно летал, отчаянно рвался на боевые задания и почти страдал от оттяжки той вожделенной минуты, когда ему, разумеется, первому среди равных, скажут наконец: «Ну, теперь давай сам». Его нужно было сдерживать, охлаждать, иначе, совершенно игнорируя даже видимые опасности, он мог свернуть себе шею на первой же встрече с любой из них.

Боевое задание он получил, как и жаждал, раньше других, но был глубоко уязвлен, когда в переднюю кабину, чтоб не срывать полет, подсел и я, поскольку ночь того крутогузовского дебюта выдалась не в меру черной и мглистой, а цель – это была все та же Вязьма – хоть и близкой, но грозной, слепившей массой прожекторов и нещадно стрелявшей. На боевом пути я сразу почувствовал, что ручка управления неодолимо зажата крутогузовскими лапищами, и поправить что-либо в режиме полета, если б в том возникла необходимость, мне не удастся. Оставалось надеяться больше на переговорный диктат, чем на вмешательство в управление.

С той ночи Крутогуз не пропускал ни одного боевого полета, каким бы сложным ни был каждый из них.

Иначе виделся Федя Алексеев. Решительно ни чем не уступая Крутогузу ни в летных, ни в боевых качествах, он был тоньше, изящнее, что ли, не только внешним обликом и сдержанной манерой поведения, но и в культуре техники пилотирования, искусстве боевого полета. Там, где другой будет ломиться сквозь стены, Федя отыщет дверь.

Несколько позже с очередной группой новичков появился совсем молоденький летчик Володя Петров. За ним прямо с завода пригнали его новенький собственный самолет. Крупным шрифтом в одну строку – благо места хватало – вдоль фюзеляжа растянулась дарственная надпись: «Сыну-летчику от отца Петрова Ермолая Логиновича». Володин батя жил в Бурятии, был председателем богатого колхоза, славного, помимо всего обычного, крупным пчеловодством. Вот и накопились деньжата, ни много ни мало – на дальний бомбардировщик. Володя, несмотря на положение «монопольного судовладельца», первоначально подвергся, как и все его сверстники, тщательной проверке техники пилотирования, вывозке и тренировке во всех условиях погоды и суток и только после этого на именном

корабле пошел в бой. Летал на нем всю оставшуюся войну и воевал без страха и упрека, был храбр, собран, ходил на любые цели, умел рисковать, не терялся в трудных ситуациях. Его нередко ставили в пример другим, не обделяли наградами. И пролегла перед ним вполне благополучная летная стезя авиационного командира, но он вдруг, закончив войну, бросил, казалось, любимое дело, ушел из авиации и бесследно исчез. Только остались витать легенды о юном летчике – собственнике тяжелого бомбардировщика. Спустя годы и годы школьные следопыты поместили в центральной газете неуверенный вопрос: да был ли такой? И вдруг отозвался сам Петров. Живет в Бурятии, в родной Бичуре – семейство, работа, хозяйство. Все в порядке. Шлет привет всем, кто его помнит.

К концу войны, сказать по правде, народец к нам пошел пестрый, и чем дальше, тем слабее. Находки почти не попадались. Сказывалась не столько скоротечность летного обучения, сколько пороки человеческого материала, в отрочестве формировавшегося без родительского присмотра и уже иссякавшего терпимым качеством. С иными летные командиры не столько морочились на вывозке, сколько пытались укротить их беспутные нравы и неудержимое пристрастие к хмельному. Да и на задания эту братию выпускали редко – за них воевали другие. Только с завершением войны удалось, к душевному облегчению, изгнать их из авиации.

Как они сейчас, уже пожилые, чувствуют себя? О чем вспоминают в ветеранских очередях? Небось молодежи в пример себя ставят…

Месяц май. Пятнадцатое. Бомбим Днепропетровск – мой родной город. Здесь я родился, рос и учился. Отсюда ушел в авиацию. Каждый переулок, каждый дом мне знакомы как азбука.

Бомбим, конечно, не сам город, а железнодорожный узел. Это третий полет, но волнуюсь опять. Никак не могу представить немецкого оккупанта на городских бульварах, да еще стреляющего по мне из родных стен.

Где отец, где мать?..

Только после освобождения города я узнал, что батя мой, будучи «великим стратегом», решил, что немцам Днепр ни за что не одолеть, ибо слишком широк он для них, да и вообще вся эта военная затея ненадолго, и потому, подхватив свое компактное семейство и самое необходимое для короткой жизни вдали от дома, переехал на ту сторону Днепра и остановился в приглянувшейся ему деревне. Там их немцы и обошли.

В сущности, отец в логике своих «военных воззрений» был

абсолютно прав. Это как же нужно было, деликатно говоря, проворонить войну, чтоб не только допустить немцев к Днепру, но и дать им перебраться через такую мощную естественную преграду!..

Маневр в деревню потерял смысл. Пришлось возвращаться в свой город, только пристанище искать на его другом конце, справедливо полагая, что неосторожное слово старых соседей насчет сына-летчика немцы мимо ушей не пропустят. Однако нечто подобное все-таки случилось на новом месте. Однажды дочка наших знакомых привела прямо в квартиру двух волочившихся за нею молодых немцев, убеждая их, что форма советских летчиков куда красивее немецкой. И прямо к матери:

– Покажите им, Прасковья Васильевна, фотографию вашего Васи в летной форме.

Бедная мама обомлела и еле убедила эту дурочку, что никаких фотографий у нее нет, что она что-то путает, а Вася вообще не летает и давно уже бесследно пропал. Поняли что-то немцы или нет, сказать трудно. Поглощенная в тот вечер совсем иными страстями вся компания вскоре исчезла. Но дома тревога с души не спадала – а вдруг опомнятся и еще вернутся уже без шлюхи?..

И вот теперь было не исключено, что я со своими бомбами промчусь в какой-то миг и над родительскими головами.

Днепропетровск бил здорово, огонь зря не разбрасывал и прожекторов собрал до черта. Но на боевом курсе с большой высоты стали чуть просматриваться кварталы города. Я угадал на параллели Днепра нашу главную, прямую как стрела магистраль – проспект Карла Маркса, прикинул в сплошной черноте район Херсонской, где был наш дом, Садовой и Комсомольской – место сбора моих друзей. Ребят, конечно, в городе нет. Я еще не знал, что Семен Галембо, успев окончить мединститут, с ходу получил назначение в танковые войска и сейчас где-то кочевал со своим медсанбатом в самом пекле боя; что Генька Каминский, став командиром торпедного катера, гонялся по Черному морю за немецкими кораблями и что Аркашка Перлов в первый же день войны настоял в райкоме комсомола на немедленной отправке его на фронт и тем же летом погиб в бою. Не знал я, что мои подружки-выпускницы врачихи Лида, Люба и Люся ушли из Днепропетровска со своими госпиталями, а Мира Серебренникова, спасая своих стариков, слишком поздно покинула город, нарвалась на немцев и в какой-то западне была расстреляна. Где-то под Ленинградом воевал и был еще жив Юрка Жадан, но позже и его следы навсегда затерялись.

…Нас уже зацепили прожектора, но память была

растревожена, и я не замечал, как все ближе к нам стали ложиться тяжелые снаряды.

– Командир, командир, доверни влево, держи курс, курс держи, – уже не на шутку злился и нервничал Петя Архипов.

– Доворачиваю, Петя, доворачиваю, – машинально бубнил я, не в силах повернуть мозги к сиюминутному времени.

– Что ж ты делаешь, командир? – заорал Петя.

Я как очнулся. Бросил свои забортные наблюдения, чуть повел машину влево, и в тот же миг, совсем рядом, лопнул крупный снаряд. Правый мотор дернулся, обрезал, выбросил длинный оранжевый хвост выхлопа. На приборе закачались обороты. С капота задрался изрядный лоскут дюраля. Попробовал чуть уменьшить режим – пламя укоротилось, хлопки стали реже. Он все-таки был жив, этот правый, и все еще тянул. Теперь я курс держу ровно и думаю совершенно о другом, как бы добраться до линии фронта? Архипов сердито ворчит, дает мелкие довороты, ведет на цель, и, хотя нас продолжают обкладывать рвущимися снарядами, мы дотягиваем до точки прицеливания и, наконец, расстаемся с бомбами.

Мотор по-прежнему выплескивает космы огня, работает с перебоями. Только бы не загорелся. На меньших оборотах чуть успокаивается, а температуру и давление масла держит как вполне здоровый. Так и идем. Время тянется страшно медленно. Ну, не подведи, дорогой, ну, подержись еще немножко! Кажется, вижу блеснувший на горизонте Донец. За ним – наши. Там ничего не страшно. Но, откуда ни возьмись, вокруг засверкали снаряды, подняли сонные лучи три или четыре прожектора. Жаль терять высоту, но я чуть снижаю обороты, чтоб нас не так было видно и слышно.

Наконец, линия фронта. Свои! Но не падать же от радости! Перебираем попутные аэродромы. Вот на ближайшем и сядем. Высота держится. Мотор новых фокусов не выдает, тянет потихоньку, как раненый солдат. Так стоит ли садиться на ближайшем? Может, пройти к следующим? Прошли и мимо них. Под утро сели дома, в Серпухове.

Зрелище на земле открылось любопытное. С моторного капота был выдран метровый бок. На двух цилиндрах разбиты головки. В фильтрах полно железа. Мотор пришлось менять, а капот мастера заклепали огромной дюралевой латкой и крупно на ней прочеканили: «Днепропетровск».

Жарким июльским вечером, еще задолго до захода солнца, полк сидел под самолетами в ожидании появления с КП сигнальных ракет. Или зеленых – для немедленного взлета, или

красных – отбойных. Разведчики погоды, ища проходы к Орлу, один за другим возвращались с маршрутов, сообщая о непроходимых грозах, но команды на отбой командир не давал. Видно, и его держало на взводе старшее начальство, раз уж очень нужно было ударить, именно сейчас, в эту ночь, по сплетению железных дорог и сгрудившимся там составам, подтягивавшим к трещавшему в разгоревшейся Курской битве немецкому фронту войска, вооружение и горючее.

Мы беспокойно курили, балагурили, о чем-то возбужденно спорили, стараясь отделаться мыслями от предстоящих испытаний. Временами, когда с КП вдруг взлетала зеленая ракета, аэродром замирал в молчании, но никто не трогался с места – ждали следующую. Появлялась красная. Еще зеленая и опять красная. Значит, ждать. Терпеть не могли мы этих долгих ожиданий. Лучше уж в воздух, куда угодно, пусть даже в грозы. Нервы взвинчены до предела. В других случаях в такую погоду давали отбой, и по аэродрому прокатывался ликующий клик. Осознавали все без малейших сомнений и колебаний, что сегодня очень важно нанести еще один удар по фашистским тылам и его укреплениям, и мы готовы это сделать от души и со вкусом, но, когда схватка со стихией становится намного опаснее поединка с врагом, ребята, помимо собственной воли, при виде серии красных ракет не скрывали своей радости. Значит, еще на один день, до следующей ночи, гарантирована жизнь, целые сутки никто в нас не будет стрелять и ломать в непогоде самолетные кости. А завтра все обернется к лучшему, и душа возвратится на место.

Но на этот раз нас держат неспроста, и легкими решениями тут не пахнет.

Вдруг над аэродромом прострекотал «УТ-2» и стремительно с крутым разворотом пошел на посадку. Это, конечно, наш комкор генерал Логинов. Его маленькую спортивную, белую, в красных разводах машинку в корпусе знали все. Обычно, появляясь на аэродроме, он подруливал к КП и дело имел с начальством, а тут потребовал общего сбора летного состава. Дело оказалось неожиданным: сразу пятерым из нашей дивизии присвоили звание Героев Советского Союза – Павлу Петровичу Радчуку, трем штурманам – Максиму Алексееву, Паше Хрусталеву и Володе Рощенко, ну и, как оказалось, мне. Рад я был, конечно. Возликовал. Логинов больше нас не задерживал, и мы снова отправились к самолетам.

На разведке был Андрей Трифонович Холод. Вернулся, не прошел. За ним шел Франц Рогульский. Уж если он не пробьется, значит, никто не пройдет. Радиограммы шлет тревожные – грозы,

грозы и слева, и справа. Вот-вот будет отбой. Не дай бог, дадут команду на взлет, я ж домой после этой награды, без удара по главной цели, не вернусь. И любая запасная меня не соблазнит. Но чем все это кончится?

Вдоль стоянок катит полуторка. Свисая с подножки, штабной гонец на ходу оповещает экипажи: готовиться только «старикам». Кто «старики» – уточнять не нужно. Нас в этом новом полку пока не наберется и десятка. Уже хорошо смеркается. Ждать нечего: или – или. Наконец, зашипела ракета – зеленая. Вторая – зеленая. Все!

– Запускай!

От нетерпеливого ожидания моторы запустили все разом и толпой порулили на старт.

Ткнулся я в грозы под Тулой. Вверх не полез – там непроходимые горящие стены. Кручусь в извивах туч у нижней кромки. Она рваная, не сплошная. То попадаю в ливень, то в трепкие облака. Потом опять вырывается земля, но черная, непроглядная, только в молниях обнажающая свои ориентиры. Там, за облаками – полная луна, но свет ее сюда почти не проникает. Петя Архипов следит за каждым километром пути, с земли не сводит глаз. Хоть и крутится курс – от шоссе и железной дороги, идущей к Орлу, мы далеко не уходим.

Кажется, вышли первыми – на цели ни одного взрыва. Станция просматривается. Куда ей деться – такой крупной, с дышащими паровозами? А ПВО, видимо, уповая на грозы, замешкалась, но огонь все-таки открыла. Еще позже вспыхнули прожектора. Два полка зенитной артиллерии и до 60 прожекторов – это для одного бомбардировщика многовато. Одна утеха – бить будут, пока придут в себя, не все сразу.

Петя выложил вдоль путей и составов все бомбы залпом, и мы, сопровождаемые стрельбой, быстро ретировались, влетели в облака и пошли домой.

Я был так взвинчен всем происходившим в этот вечер и эту ночь, что даже не поинтересовался, бомбил ли еще кто-нибудь Орел, кроме нас, тем более после посадки меня торопили на последнюю машину, поскольку все уже разъехались, а в летной столовой, хотя и загоралось новое утро, был назначен торжественный ужин.

Вдоль заглавного стола – командиры: Логинов, Тихонов, Смитиенко, Шапошников. Замполиты, конечно. За длинными артельными столами – офицеры двух полков. По залу снуют наши девушки-официантки – принаряженные, благоухающие, в туфельках, как цветочки. На столах праздничные блюда, закуски, фронтовая водочка. Были сказаны торжественные речи.

Ответствовали и мы, так сказать, именинники. Смешно пытаться вспоминать, кем и что в тот вечер было сказано, но сохранилась в старой армейской газете фраза, с которой начал я свою ответную речь: «Жизнь моя принадлежит Родине…» Хорошо сказал. Все мы принадлежим Родине. Это не только состояние, но и чувство, такое же органичное, как чувство любви и вечной привязанности к отчему дому – к матери, к отцу. Как у них – к детям. И жаль называть его нерусским растрепанным словом «патриотизм».

Торжественный дух держался недолго. Столы поехали к стенам, сгоравшие от нетерпения «явить свое искусство» полковые баянисты растянули меха, и пошла гулять пляска. Женщины, по уши влюбленные в Тихонова, вытащили его на середину зала, и он, совершенно неохочий к танцам, прямой как шест, стал с ленцой легонько перебирать ногами, постукивая подковками в такт частушечным ритмам. А вокруг него, как пчелы, вились наши дамы, но, постепенно оттеснив подружек, Тихоновым уже единолично овладела Маша. Миниатюрная, изящная, легонькая, как мячик, в раздутом пестрым парашютиком платьице, она юлой носилась вокруг своего красавца и, выбивая мелкую дробь, звонким голосом выдавала частушку за частушкой. В танцующем круговороте ребята ее поддерживали, подбрасывали новые запевки, и Маша ладно отзывалась, находя им продолжение, но вдруг, разойдясь, видно, на исходе репертуара, неожиданно оторвала озорную:

Повернись ко мне
лицом, а я к тебе грудью…

Зал замер в ожидании невозможного. Только шаркали ноги да заливались баяны. Неужели допоет? Допела, разбойница! Как с обрыва, рухнул неудержимый, сотрясающий стены хохот. А Василий Гаврилович, будто ничего не произошло, продолжал выстукивать синкопы, и только легкая улыбка чуть пошевелила его губы.

Машка! Машка! Бесконечно дорогие наши девушки! Одинокие, замужние, потерявшие мужей и семьи. Среди них немало беглянок с оккупированных территорий, из разбитых городов и поселков. Никто не знал, когда они отдыхают и отдыхают ли. Столовая ни днем, ни ночью не знала покоя – одни спешили на разведку, другие на облеты, те шли на задание, а эти возвращались. А они все там, в зале, с тяжелыми подносами – быстрые, ловкие. Но выпадет короткая, как вот эта, веселая минута – не упустят. У многих романы – то легкие, безнадежные, то вполне серьезные, «с перспективой».

Как они бросаются с тревожными вопросами к первому входящему после полета в зал: «Все вернулись? А мой?» Сколько волнений переносят каждую ночь, ожидая нас с боевых заданий, как страдают, потеряв своих любимых, да и просто тех, кого они знали и видели каждый день, кто был с ними шутлив, добр и ласков. Да одни ли они работали рядом с нами, не зная покоя и отдыха, живя в тревогах и горе? Лаборантки, связистки, медички… Святые женские души, наши незабвенные мадонны того сурового времени…

…Утро горело всеми лучами солнца. Пора на покой. Нас уже ждала новая боевая задача.

Несколько суток подряд – из ночи в ночь – в составе крупных сил АДД мы наносили удары тяжелым калибром бомб по войскам мощной немецкой группировки, пытавшейся из районов Мги прорваться к Ладоге, чтобы снова замкнуть кольцо блокады Ленинграда. Но часть сил в ту, еще опасную для «северной столицы» пору была переключена на другие участки фронта.

Железнодорожный узел Унеча – цель не из самых трудных. Полоса пролета в четких и характерных ориентирах, лету туда и обратно – часа три с небольшим, и командир полка, Александр Иванович, в предвидении безоблачного неба решил пустить на нее молодой состав экипажей. Правда, последние дни, а это было 8 августа, заметно активизировался фронт на Брянском направлении, и в зоне боевых действий обнаружилось немало новых очагов зенитной артиллерии, а с аэродрома Жуковка, мимо которого предстояло лететь, даже в темные ночи стали подниматься истребители. Да и сама Унеча подбавила прожекторов и орудийных батарей, изменила саму систему обороны и просто так к себе никого не подпускала. А в общем, цель как цель: крепкий орешек с полным академическим набором всего понемногу. Машина моя была на ремонте, и в полет в ту ночь я не собирался, но вместе со штурманом эскадрильи Иваном Плаксицким и начальником связи Николаем Митрофановым приехал на аэродром, чтобы проверить подготовку и выпустить на задание нашу молодую команду. Воздушного стрелка Васю Штефурко я оставил в городе – пусть развлечется, да и мы имели намерение после окончания взлета вернуться туда же – заглянуть в городской театр или попасть на какую-нибудь киношку. Были мы в свежих гимнастерках, отглаженные и сверкающие. Иван привинтил во всю грудь ордена, Митрофанов тоже в наградах, у меня висела Золотая Звезда.

Экипажи после командирских указаний готовы были разойтись по самолетам, как вдруг выяснилось – небольшой

участок пути в районе Калуги прикрыт грядой плотной, сплошной и неспокойной облачности, а в районе Жуковки немецкие истребители наводятся на наши бомбардировщики радиолокаторами и в атаку идут, сближаясь до дистанции открытия огня, даже в условиях слабой видимости, в связи с чем обратный маршрут командир полка предписал строить с обходом Жуковки – восточнее.

В локаторы мы еще не очень верили и атаки с их помощью рассматривали больше как дело совершенно случайное, а вот облачность для летчика Сырых – дело серьезное. Только на днях, во время контрольных полетов, я с удивлением обнаружил, что он не очень крепко держится в облаках. Хороший летчик, а навыки слепого полета успел растерять. Нужно было еще разок-другой походить с ним «в молоке», чтоб хорошенько приучить к приборам. Куда ж его такого пускать на задание? Придется отставить от полета. А вместо него и посадить некого.

Времени на раздумья нету. Уже пошли команды на запуск. Решение созрело мгновенно. Вместе с Плаксицким и Митрофановым мы бросаемся к самолету Сырых, высаживаем его экипаж, отбираем у него шлемофоны и карты и вылетаем сами. Стрелка у Сырых не оказалось, а его «разукомплектованный» радист тоже не годился на эту роль.

– Ничего, обойдусь без стрелка. Мне так удобнее, – заключил Митрофанов.

Не знаю почему, но радисты не любили брать в свою кабину случайных и незнакомых воздушных стрелков.

Сырых от неожиданности такого решения обиделся, но, как оказалось, зря.

Мы с ним еще не раз поднимались в зоны на отработку слепых полетов, и он заметно окреп, превозмог себя, но, видно, не до конца, потому что в один из весенних дней сорок четвертого года, возвращаясь на рассвете с боевого задания и войдя в поисках запасного аэродрома в случайно и непредвиденно возникшие на его пути плотные облака приподнятого тумана, не удержался в них и разбился.

Такие происшествия, поскольку они были связаны с выполнением боевых задач, хоть и происходили из-за ошибок в технике пилотирования или неправильных действий экипажа, считались боевыми потерями, и потому их причины почти не подвергались расследованию и оценкам. В общем балансе потерь они едва ли не приближались к половине, а уж с происшествиями вне связи с войной составляли и того больше.

А Сырых был, видимо, из тех, у кого от природы не очень надежно «настроен» вестибулярный аппарат, и потому с трудом

приобретенные навыки приборного полета быстро утрачивались. Усмотреть за таким «контингентом», вовремя подставить плечо – непросто. Рано или поздно приходит развязка.

Но, может быть, его самолет был поврежден в пути или над целью? Кто знает, может, и так. Но в безоблачную погоду Сырых сесть сумел бы без проблем.

Ну, а мы не то чтобы с полным легкомыслием пустились в полет, даже не подумав набросить на себя поверх летних гимнастерок хоть какую-нибудь одежонку, о чем очень скоро пожалели, а просто отнеслись к нему как к вполне обыденному и привычному делу.

Действительно, что нам могло угрожать? Попутные очаги ПВО обойти несложно. Из двух-трех прожекторных лучей, если это не на боевом курсе, я умел вырываться скольжением, над целью особого шума не поднимаем и в общем гуле проскакиваем почти незаметно. Остаются ошибки и случайности – от них никто не застрахован. Правда, есть опасность перехвата жуковскими истребителями с радиолокационным наведением, но это уж если крупно прозевать: ему ведь, «мессеру», чтобы открыть огонь, все равно нужно сблизиться с целью визуально, но, если опередить его, он пробкой вылетит из-под хвоста, на стреляющие в упор пулеметы немцы в атаку не лезут.

Набрав высоту около трех тысяч метров, все уже изрядно продрогли. В темноте наступившей ночи, слева вдоль линии фронта, бушевала артиллерийская дуэль. Зенитчики от души постреляли в нашу сторону, но вслепую, видимо, по звуку, не причинив нам каких-либо беспокойств. Кто-то бомбил Брянск, и он, как всегда, маячил десятками мощных прожекторов, сверкал взрывами тяжелых снарядов. Жуковка, которой мы были заинтригованы больше всего, признаков жизни не подавала. Зато Унеча не на шутку взъерошилась. Хоть и придавили ее, казалось, нещадной бомбежкой, почти утопив в пожарах, она не сникла, оборонялась мощно, цепко хватала прожекторами и освещенные корабли поливала огнем со всех сторон.

Нашлось место и для наших бомб. Плаксицкий – штурман бывалый, отличный бомбардир и хорошо попасть по ярко видимой цели для него было не самой трудной задачей.

Ночной холод сковал нас окончательно. Хорошо Митрофанову – в его кабине, как всегда, оказались чехлы, и под одним из них, напяленным на плечи, он сумел согреться, чем и похвастался. Почти стуча зубами, Плаксицкий дал обратный курс в обход Жуковки и Брянска, но это здорово удлиняло маршрут, и мы, немного потолковав, решили пуститься напрямую. Траверз Жуковки, не сводя глаз с окружающего пространства, прошли

вполне благополучно, и, значит, по этой части ничто нам больше не должно угрожать. Да вот впереди и линия фронта – там все еще идет огневая перепалка, но воздух не обстреливается, молчат даже те батареи, что провожали нас на Унечу. Ночь на высоте спокойная, ясная. Звезды густой россыпью усеяли небо, и я вижу прямо перед собой яркое созвездие Большой Медведицы. Так и идем, упираясь в середину ее «ковша». Плаксицкий, как только обрисовались под нами контуры линии фронта, возвещает время ее прохода.

И в то же мгновение вдоль нашего левого борта, прошив фюзеляж, загрохотали, взрываясь, снарядные трассы. Атака была сзади и, видимо, снизу.

– Митрофанов! – заорал я остервенело, одновременно пытаясь отвернуть в сторону и вниз, но машина уже вышла из повиновения. Митрофанов отозвался односложным звуком. Пулемет молчал. «Прозевал, дьявол», – мелькнуло о Митрофанове. На левом моторе вспыхнул огонь. Машина произвольно опустила нос и вошла в левый разворот. Я помочь ей ничем не мог и без раздумий подал команду покинуть самолет. Из кабины штурмана потянула тугая струя воздуха. Плаксицкий – опытный парашютист и машину покинул мгновенно. Думаю, и Митрофанов не опоздал – ему выбираться легче. А может, Николай был ранен? Звук-то он произнес единственный и странный – не то «о», не то «что» и больше – ни слова. Через правый борт махнул и я. Парашют открыл без задержки. Вижу и теперь уже слышу артиллерийскую стрельбу. Где наши? Где противник? Неужели уплыву к немцам? Пока падал, хоть и недолго, все перепуталось. Я быстро отыскал Большую Медведицу и, изрядно намотав с ее стороны с ладони на локоть жгуты парашютных строп, стал скользить в северном направлении. Я чувствовал, посматривая на землю, что парашют все-таки смещается в нашу сторону, но слабо. Хватит ли этого ничтожного сноса для спасения?.. Все внимание было сосредоточено только на этом – как можно подальше на север, на север. Окружающее меня пока не занимало.

Земля вдруг стремительно надвинулась сгущенной чернотой. Я успел отпустить стропы и через несколько секунд жестко приземлился среди кустарников, коряг и рытвин. Вокруг – ни души. Но в мою сторону во множестве взлетали ракеты и раздавалась интенсивная стрельба. Чьи ракеты? Кто стреляет? Никакой уверенности в спасении не было. Я не видел места упавшего самолета и не знал, где и как приземлились ребята. Чувствуя, что фронт все-таки сзади, я инстинктивно побежал снова в северном направлении. Земля была в хаотических

зарослях, буграх и глубоких канавах. Прошел совсем немного – путь преградила колючая изгородь. Приник к земле, чтоб на фоне неба разглядеть огражденную зону. Там лежало чистое поле. Недолго думая, раздвинул проволоку, пролез через ограду и, пригнувшись, озираясь по сторонам, зашагал вперед. Перепаханная равнина со всех сторон была все так же пустынна, и я, держа заряженный пистолет в руке, шел уже в полный рост, соображая, чем может кончиться мой путь. Шлемофона на мне не было – сорвался при прыжке. По левой щеке, никак не затихая, из ранки рассеченного, видимо, при ударе о козырек фонаря, лба, скатывалась струйка крови, и я все вытирал и вытирал ее – то рукой, то носовым платком. Чуть побаливала в ступне и лодыжке правая нога – на нее пришлась главная нагрузка при приземлении на заросшие кочки. Но все это не отвлекало меня от главного – где экипаж и с кем мне предстоит первая встреча?

Наконец впереди снова показалась колючая изгородь. За нею в широкой и мелкой лощине шла дорога, по которой с грохотом тянулись в полной темноте, без света фар, то трактора с прицепами, то грузовики. Проходили и подводы, и я, притаившись и прислушиваясь к голосам возниц, вдруг уловив такой родной, любезный в ту минуту моему слуху и сердцу неповторимый русский маток! Свои! Ей-богу, свои!

Однако осторожность снимать еще не время, нужно для первого разговора встретиться с кем-нибудь в одиночку.

За дорогой, вдоль лесной посадки, кто-то шел по тропинке. К нему я и вышел. Старшина. На ремне автомат. Он метнул в мою сторону лучом фонарика, но я попросил опустить его. В следующую минуту настороженность стала спадать. Об упавшем самолете старшина знал и привел меня на КП батальона.

Встретили меня с порога вопросом:

– Куда ж ты пропал? Парашют твой нашли в ста метрах от нашего переднего края, а тебя до сих пор ищут.

Когда я упомянул про колючую проволоку и пахоту, все как онемели, открыли рты, захлопали глазами. Опешил и я, что с ними?

– Это ж минное поле! – протянул комбат. – Как же ты не сообразил?

От этой новости я ничуть не расстроился, поскольку был жив.

– А что известно о штурмане, о радисте? – прервал я майора.

– Тут, понимаешь, дело неважное. С передовой доложили, самолет упал за линией фронта у деревни Букань, два парашютиста приземлились в расположении немцев…

Как же могло случиться все это?

Видимо, до линии фронта мы чуть-чуть не дотянули, когда

Плаксицкий дал время ее прохода. Два-три километра во временном выражении не имели существенного значения, ведь не по секундам ведется счет навигационного времени, а Митрофанов, вероятно, решив тут же отстучать радиограмму на землю, отошел от пулемета к радиостанции. В этой пунктуальности выражался, по неписаному кодексу корпоративной чести связистов, уровень мастерства и класса, если хотите, профессиональный шик. В таком предположении ошибки не было. Командный пункт полка принял радиограмму о времени прохода линии фронта, точно совпадавшем со временем ее передачи. Пусть бы и так, если бы у пулеметов оставался, наблюдая за воздухом, бортовой стрелок. Да вот не взяли. Что ж, чужие ошибки лучше всего доходят к нам через свои собственные.

Похоже, моя самоуверенность так зашкалила за зоны здравомыслия, что стала опаснее неопытности новичка. За все надо платить.

Привыкнуть можно ко всему. Привыкают и к опасности, как к среде обитания, образу жизни и даже форме существования, но, когда пригасает чувство осязания этой среды, размываются грани осознания риска, когда тобой незаметно овладевает синдром самонадеянности, азарта, а то и бравады, месть неотвратима. Это только кажется, будто беда приходит внезапно и неожиданно.

Судьба Ивана Плаксицкого и Николая Митрофанова в ту же ночь канула в полную и вечную безвестность. В районе Букани, попавшей в зону глубокоэшелонированной обороны, была высокая концентрация вражеских войск. Все местное население немцы дочиста изгнали из районов боевых действий, и ни одного свидетеля случившейся трагедии после освобождения Букани там не оказалось. Даже слухи о двух парашютистах в те места не проникали.

Можно только предположить, что озверелые после провала летнего наступления и жестокого поражения в Курской битве гитлеровцы, отвергнув саму мысль о пленении советских летчиков, в ту же ночь расправились с ними. Но скорее всего (нужно знать одного и другого!), смерть к ним пришла в перестрелке. Живыми даться в руки они не могли.

На следующее утро за мной прилетел «У-2».

Все, что случилось в моем экипаже, нельзя сваливать на превратности войны.

Появление у противника радиолокационных станций нас не то чтобы смутило, но вызвало некоторое беспокойное любопытство. Первые потоки информации больше напоминали слухи. Теперь, похоже, факт перерастал в проблему. Стали по-

новому высвечиваться догадки о внезапном исчезновении экипажей над Пруссией, Германией, Литвой – именно в этих районах немцы прежде всего и оснащали свою авиацию станциями обнаружения и наведения.

Раньше и лучше других понял суть этой неожиданной новации и грозящих нам неприятностей комкор Евгений Федорович Логинов. Он предложил и первые меры – скорее противостояния, чем противодействия: обходные и ломаные маршруты, смену высоты… Да вот, кажется, и все. О радиопротиводействии в ту пору речь пока не шла, если не считать придуманную молодым инженером Дельновым трубу с рычагами и заслонками, через которую из фюзеляжа рассыпались станиолевые ленты, отражавшие радиолучи и забивавшие экраны радиолокаторов множеством отметок ложных целей, в которых, по идее, должна затеряться и отметка бомбардировщика. Так ли было на самом деле – никто не знал.

От атак ночных истребителей пострадало немало экипажей, но были они жертвами не столько радиолокации, сколько обыкновенной собственной неосмотрительности. Ведь не раз случалось и нашим бомбардировщикам сбивать «мессеров», напоровшихся на опережающий огонь воздушных стрелков. Так что счет сухим не был.

Но удивительные совпадения сопровождают боевую жизнь! В ту же самую ночь, 8 августа, был подбит над Мгой самолет Ивана Душкина – попали в правый мотор. Все бы ничего, да на обратном курсе к Калинину, где он намеревался сесть, стал поперек пути разбушевавшийся к ночи грозовой фронт. Иван вошел в его облачные вихри, надеясь проткнуть их по горизонту, но силы оказались неравны – подбитый мотор остановился, самолет быстро стал терять высоту, а в очередном броске, круто став на крыло, стремительно пошел к земле. Выброситься успел один радист. Он и рассказал о последних минутах экипажа.

Немногим более года тому назад в одну и ту же июльскую ночь мы с Ваней покинули разрушенные в грозовых облаках самолеты. И вот новая – одна на двоих – трагическая ночь, на этот раз не пощадившая и его…

Крестьяне похоронили всех троих недалеко от места катастрофы. Через месяц Ивану Ефимовичу Душкину присвоили звание Героя Советского Союза. Представили живого, наградили посмертно.

Еще продолжалась Курская битва, с треском дробившая крупнейшую гитлеровскую группировку, но уже началось и сражение за Днепр. Война тронулась на запад. Немцы перешли к

обороне.

Фронты на огромном пространстве требовали поддержки ударами с воздуха не только по резервам и авиационным группировкам, но и по укрепрайонам, оборонительным сооружениям на переднем крае – преградам особо прочным и порою непреодолимым для войск.

АДД пустила в ход тонные бомбы. Цели возникали для нас большей частью на Белорусском направлении, но хватало их и на юге, и под Ленинградом. Где было особенно туго, туда мы и летели. Недаром нашу авиацию в Ставке называли «пожарной командой».

К концу сентября о себе чувствительно заявила осенняя погодка – подули ветры, зачастили дожди, потянулась низкая облачность. От этого боевое напряжение не спадало, но вывозка самых молодых летчиков, недавних школьных выпускников, притормозилась. Некоторым еще были нужны простые метеоусловия, но они все реже появлялись, и вырвать несколько часов летного времени в промежутках между боевыми полетами становилось чем дальше – тем труднее. А в таблицах боевого состава все еще зияли пустоты, ожидая имен новых командиров экипажей.

Собирались мы с Радчуком полетать с молодыми – после боевого вылета – и 5 октября. В ту ночь полк бомбил укрепленные районы на переднем крае обороны немцев по Днепру. Вернулись после семичасового полета под утро. Над аэродромом ползли клочья низкой облачности, а воздух был в сырой дымке. Все это не располагало к инструкторским полетам, и мы без раздумий уехали в Серпухов, к своей столовой и общежитию. Но после завтрака нас удивила совсем иная атмосфера – чистое небо, солнечные лучи, тишина. Радчук, идя рядом со мной, закинул голову вверх и произнес:

– Знаешь что? Давай вернемся на аэродром – полетаем с молодыми.

Я стал его отговаривать в том смысле, что не стоит это делать сейчас, что куда лучше, немного вздремнув, полетать вечерком, перед боевым вылетом.

– Нет, – упрямился Павел Петрович, – к вечеру погода может испортиться. А ребята нас ожидают.

Уговорить его мне не удалось, но и я с ним не согласился и отправился спать.

Днем разбудили меня шум, возбужденный говор, топот ног. Кто-то оказался рядом.

– Что случилось? Чего расшумелись?

– Радчук разбился!

– С ума сойти!..

Причин его гибели так никто и не раскрыл. Свидетелей не было. Обломки молчали. В них лежал Павел Петрович и экипаж молоденького лейтенанта Чеботарева. Кто-то уверял, будто вскочили они в мощно-кучевое облако и оттуда вывалились в беспорядочном падении. Предположений было множество – техника, ошибки, усталость… Поговаривали о залетном «мессере». Это предположение начальству понравилось больше других. На том и сошлись.

До захода солнца я успел полетать с моей молодой «командой» и в ночь того же дня сходить на бомбежку железнодорожного узла Минск. На другой день похоронили Павла Петровича и его молодых собратьев, а вечером снова пошли на передний край у Днепра. Было не до поминок.

Пора «поговорить» В засаде. Нас, кажется, не поняли. Штурман сигналит с земли. Лечу домой! Знали бы, кто у нас на борту! «Ну, держись, командир!»

К концу года командующий АДД Александр Евгеньевич Голованов стал собирать свои полки на аэродромах юго-восточнее Ленинграда и чуть западнее Торопца, Андреаполя, Вышнего Волочка. Нужно было «поговорить» с Финляндией. Она все еще воевала на стороне фашистской Германии и пока не собиралась складывать оружие. А пора! Рядом с Ленинградом, еще не совсем освободившимся от блокады, такой сосед был нетерпим.

Василий Гаврилович Тихонов оба своих полка привел на аэродром Баталы, к западу от Андреаполя. И с воздуха, и на карте трудно было найти эту глухую, затерянную в лесах, вдали от дорог убогую деревеньку с тарабарским названием.

Целая дивизия дальних бомбардировщиков втискивалась в эти жалкие, приземистые избы, в которых прозябали старики да ребятня, где никогда не бывало ни электрического света, ни радио. Немало старых людей, коротавших тут свою долгую утробную жизнь, так ни разу и не слыхало, как гудят паровозы.

Теснота была фантастическая, но место нашлось и мне. В косой избе, не худшей в деревне, деликатно оттеснив хозяйку на кухню, к печке, и овладев, таким образом частью крохотной, с подслеповатым оконцем «светлицы», мы с Глебом Баженовым и полковым врачом Федей Горбовым сколотили три, под углом друг к другу, дощатых топчана, образовавших незамкнутый квадрат нашего лежбища, а четвертую сторону, у двери, предоставили для ночлега на переносной лавке замначштаба Жене Ларину. В центре квадрата смастерили крепкий стол и водрузили на нем светильник – снарядную гильзу с зажатым фитилем и заполненную бензином. Глядя на другие берлоги – это был почти люкс.

Вторая, меньшая часть «светлицы» была отгорожена от нас свисающим с потолка до самого пола синим солдатским одеялом. За ним в два яруса, на полатях, обитали не то три, не то четыре молодухи, работницы БАО – батальона аэродромного обслуживания. Они, как тени, незаметно проникали на свою половину и уходили на работу еще до нашего пробуждения.

Какого-либо жеребячьего любопытства к обитательницам заодеяльной зоны никто из нас, кажется, не проявлял, блюдя неписаное правило – не заводить мимолетных романов под одной крышей, но и «женихов» из других пределов мы прямо с порога оборачивали в бегство.

В первую же ночь стало ясно, что в этом доме нам предстоят безуспешные сражения с неистребимыми ордами клопов. Были и тараканы, но тех мы игнорировали. Новый «дар судьбы» пришлось принять безропотно.

На главные цели собирались долго. Зима, на удивление, была многоснежной, временами вьюжной, а то вдруг источалась оттепелями и ночными туманами. Для такой крупной воздушной операции с массированием основных сил АДД нужна была устойчивая летная погода на огромном пространстве, охватывающем не только район нового базирования дальних бомбардировщиков, но и объекты боевых действий. Пришлось пока переключиться на борьбу с перевозками в относительно близких районах – Пустошка, Витебск, Идрица… Одни полки летают, другие сидят, прижатые непогодой. Потом и эти поднимаются, но кто-то засел, «кукует».

Иногда в ненастные дни на деревенской площади вспыхивали ожесточенные баталии – полк на полк – со снежками. Разгоряченные цепи с воинственными кликами то устремлялись в атаку, тесня противника, то отступали под его перевесом. В воздухе со свистом летали на встречных курсах плотные комья снега, стоившие неосмотрительным «бойцам» мгновенно вскипавших шишек. В разгар сражения на крыльце штаба дивизии, возвышавшегося на бугре, появлялся комдив, наблюдал за «полем боя», а почуяв излишнюю горячность, давал красные ракеты – прекращал битву. «Бойцы» разбирали шапки, куртки, рукавицы и расползались по домам.

После ужина в избах начиналась долгая вечерняя жизнь – гремели домино, раздавались песни, кое-где, при тесном скопище зрителей, затевались картишки. Ходили друг к другу в гости, озорничали. Немало было и тех, кто пристраивался под коптилками с книжками. В наших чемоданах их было не так много, но не покидала бы охота читать. Чтению замены нет. Без него люди тупеют, перестают мыслить. Мои книги тоже ходили по рукам, а толстый предвоенный однотомник Маяковского, видимо, после моих громких чтений – то с листа, то по памяти – снискал особую популярность.

По части веселых сборищ не был исключением и наш дом. Чего только не затевалось в нем! Правда, Федя Горбов приходил из своей амбулатории всегда поздно и очень усталый. Казалось

бы, в нелетные дни, какие там заботы у полкового врача? Но дело заключалось в том, что ни в Баталах, ни в других соседних деревнях не было ни одного врача или хотя бы фельдшера. Весть о военном докторе, оказывающем помощь деревенским жителям, быстро распространилась по всей округе. К Федору выстраивались очереди – дети, старики, старушки. С утра до вечера он осматривал этих несчастных людей с запущенными болезнями и врачевал, как мог и чем мог, только страшно обескураживал их решительным отказом принять то курицу, то яйца – все, что приносили ему крестьяне в награду за лечение.

Не только от доброты сердца и верности долгу приходил он к ним на помощь – это само собой, он просто не мог жить без лечебной практики, а выздоравливающие его стараниями люди доставляли ему душевную радость.

Однажды угораздило и меня оказаться в его руках. Как-то в осенний день, когда я на полном ходу рыбкой слетел с мертво схваченного тормозами незнакомого мотоцикла и, пропахав булыжную мостовую, пробил себе живот, едва не дотянув до перитонита, Федя Горбов за неделю исцелил меня, совершенно по-своему применив только-только появившийся стрептоцид, хотя такие «дырки» медицина в то время латала гораздо дольше. Он откровенно тяготился ролью полкового врача, функции которого ограничивались предполетным контролем здоровья летного состава да дежурством на старте. Рапорты с просьбой отпустить его в сухопутные войска, поближе к фронту, к госпиталям и медсанбатам, пока успеха не имели, но он продолжал донимать начальство, и к нему, наконец, снизошли, не выдержав напора. Но было это чуть позже. А еще позже, в послевоенные годы, доктор наук Федор Дмитриевич Горбов стал крупнейшим в стране психологом – лидером советской школы и, по сути, основоположником космической психологии.

…Подкатывал новый, 1944 год. Снегопад и густые туманы припечатали нас наглухо. Полеты пока не светили. Хорошо бы, прикидывал я, крепенько посидеть за новогодним столом, да, видно, не получится. Но потом оказалось, что Глеб владеет флаконом чистого спирта. Приберег. Скрывал от нас и сам удержался. Выдержанный товарищ. Кликнули Семена Жарова – нашего нового друга, врача авиабазы. У того тоже что-то нашлось. Ужин из летной столовой с мощным добавочным презентом от наших верных официанточек перетащили в свою избу. А к вечеру появляется Федя Горбов и извлекает из-за шинельной пазухи крупную бутылку, заткнутую бумажным кляпом. В бутылке мутноватая жидкость под самое горлышко.

– Что это? – спрашиваю.

– Не узнаешь? Самогон. Первач.

– Откуда такое богатство?

– Понимаешь, сегодня мои старухи снова несли кур да яйца. Но одна догадливая старушенция чопорно поздравила меня с Новым годом и поставила на подоконник сию фигуру. Поблагодарил я ее и… тут не смог отказаться.

– Ну, знаешь, – возликовал я, – это дело так не пойдет. Зови на пир медичек!

Пришли четыре молоденькие пресимпатичные докторицы – в кофточках, шарфиках, с губками. И нас четверо. Расселись вперемежку на кроватях вокруг нарядно возделанного стола и пустились в загул. Произносились дурацкие тосты, перебрасывались хохмами, хохотали до одури и кутили до утра. Моя гитара была тут в самый раз.

…После затянувшегося ненастья погода все-таки чуть-чуть откупорилась, и мы успели разок-другой смотаться на ближние цели, накрыв бомбежкой пару станций и какой-то аэродром. Для нас все это прошло без последствий, а там мы погром учинили немалый – пожгли изрядно добра и кое-что взорвали. Но опять опустилось небо, подули ветры. Машины поглубже затолкали к лесу, потуже зашнуровали чехлы, сразу поняли – это надолго.

Вдруг к вечеру, как привидение, возникшее из мглы, над стоянками протарахтел «У-2» и, видимо, обрадованный подвернувшемуся аэродрому, с ходу плюхнулся лыжами в снег. Как оказалось, вовремя. Пока привязывали его к штопорам, повалил густой снегопад и разыгралась пурга. Из второй кабины в овчинном полушубке и валенках вылез военный врач из медицинского управления не то фронта, не то армии. Представился: Евгений Алексеевич Федоров. Он поинтересовался здешними медицинскими силами, надеясь найти у них приют, а услыхав имя Федора Дмитриевича Горбова, бросился к нему. Были они, мало сказать, в свое время студентами и выпускниками одного курса Московского мединститута – роднила их давняя и крепкая дружба.

Женя Ларин по-джентльменски уступил свое жилое пространство Фединому другу, перекочевав в свою канцелярию, а Евгений Алексеевич, овладев его местом, был вполне доволен и новым ночлегом, и дружеским окружением, особенно если учесть, что, потеряй они с пилотом минут пять, их житие – еще неизвестно на каком свете – выглядело бы совсем иначе.

Пурга крутила несколько суток, а в нашей комнате то разгорались, то затихали оживленные и шумные разговоры. К вечеру к нам неизменно заглядывал Семен Жаров, внося в общую

атмосферу нового содружества некую лирическую струю, поскольку с нетерпением ждал той минуты, когда ему будет позволено снова усладить нас Апухтиным. Диковинная странность: среди нескончаемого множества поэтов избрать своим кумиром почти забытого к тому времени Апухтина!

Коронным номером в Семеновом репертуаре был, конечно, «Сумасшедший». Семен становился в угол и, имея перед собой пространство не более двух шагов, принимал, сообразно сюжету, то надменные позы:

Вы знаете, на днях
Я королем был избран всенародно…

то трагические – заламывал и воздевал руки, цепляя пальцами потолок, отчего оттуда сыпалась труха с клопами,

Все васильки, васильки —
Красные, желтые всюду… —

метался он из стороны в сторону. От частого повторения мы уже знали почти все наизусть и в самых надрывных местах начинали давиться от смеха, а Глеб, громко прыская, а то и похохатывая, рисовал на Сеньку уморительные карикатуры. Семен на это не реагировал, тянул репертуар до конца, упиваясь не столько Апухтиным, сколько собственным вдохновением, а под конец, мстительно тыча в нас пальцами, под откровенный хохот исступленно рычал:

Эй, стража, люди, кто-нибудь!
Гони их в шею всех!..

Нас это страшно забавляло, и мы не отказывали себе в удовольствии послушать Семена и в следующий раз.

Но совершенно неожиданно удивил нас и Евгений Алексеевич. Однажды, в минуту душевной свободы, он вдруг приоткрылся и стал читать свои изумительные, полные чувств и музыки, очень образные, с легким декадентским ароматом стихи. Читал спокойно, совсем тихо, как бы себе. Не о войне, не о привычных мотивах нашей души, а о чем-то волнующем, манящем, влекущем в неведомое. Стихи не пересказывают. Их запоминают или чувствуют. Они не были записаны, их мало кто слышал и в семидесятых годах, вместе с их творцом, ушли в

небытие.

Пурга наконец угомонилась, чуть приподнялось небо. Федоровский пилот откопал свой «У-2», отгонял мотор и еще в совсем ненадежную погоду, усадив в кабину своего седока, взлетел, отчаянная голова, и тут же скрылся в дымке, держа курс на запад.

Жалко было расставаться с Евгением Алексеевичем. Это был на редкость интересный человек – образованный, развитой, нестандартный. С ним мы увиделись через многие годы на очередной врачебно-летной комиссии в Центральном авиагоспитале, где он работал главным терапевтом.

Только в начале февраля стал прорисовываться тотальный антициклон.

Командир корпуса генерал Логинов собрал командиров полков, эскадрилий с их штурманами и на своем КП в Андреаполе провел тщательный розыгрыш предстоящего полета. С еще большей детализацией была проведена проработка задания в полках – все-таки удар по столице, да еще такими крупными силами.

К вечеру 6 февраля поднялись в воздух. Мороз был крепок, а на высоте полета – под пятьдесят. Моторы при наглухо закрытых «юбках» еле удерживали минимальную температуру головок цилиндров. Порой приходилось манипулировать шагом винта и углом атаки самолета, чтоб не застудить их окончательно.

Хельсинки встречали нас еще с моря. Там уже шла бомбежка. Над портом и городом густо висели САБы, а под ними, с невероятной плотностью, будто сыпавшиеся из прорвы, рвались бомбы. Значит, и самолеты ходят толпой – не встретиться бы с соседями. Целей было много – заводы, станции, казармы, склады… У каждого полка своя точка прицеливания. Дымы заволакивали огромный массив, закрывали город. Под ними багровели пожары, сверкали взрывы. Снизу к нам пробивались прожектора, но, видимо, дымы и САБы застили им глаза, потому что шарили лучи по небу как сослепу, зато зенитки, хоть и невпопад, били со всей возможной яростью, устилая разрывами наши пути к целям. Самолетов было так много, что снаряды иной раз находили их и на ощупь, но, когда удавалось в кого-нибудь вцепиться прожекторам, начинался форменный расстрел. Без потерь не обошлось. Видно, в Хельсинки ждали нашего удара и отпор приготовили крепкий.

Петя Архипов с ходу вывел машину на верфь, сбросил бомбы, целясь в пожары, и мы, в окружении густо рвущихся рядом с нами снарядов, но не задетые ими, выбрались на свободу.

В ту пору кое-кто изрядно подморозил ноги. Да и не

удивительно: унты с ног почти не снимались – в них ходили, в них летали. Накопившуюся влагу досуха просушить было негде, и на пятидесятиградусном продире пропитанные потом войлочные стельки уже не держали. Но меня мороз не пронял, поскольку носил я старые растоптанные унты, а новые, сухие, идя на аэродром, вешал через плечо и обувал на крыле.

Прихватило в первом полете и Петины ноги. Он хотел было этим пренебречь и пуститься во второй, но Федя Горбов его придержал. Пришлось искать другого штурмана. Нашелся Кирилл Дубовой из экипажа Николая Стрельченко. У Коли тоже припухли пятки и пальцы – лететь он не мог и, уступив мне штурмана, машину передал резервному экипажу.

На взлет пошли за полночь. Первым в ноль тридцать взлетел, конечно, Нестор Крутогуз. Он просто скрипел зубами, если кто-то опережал его, хотя сейчас головное место принадлежало ему по праву, поскольку в люках он нес ФОТАБы и обязан был с двух заходов – с первого в начале и со второго в конце удара – сфотографировать район порта.

Огни пожаров Хельсинки были видны от самого Чудского озера, через которое мы шли, держа курс на город. На этот раз удар был немного растянут и потому казался чуть пожиже, но суммарной силой он не уступал первому. Все так же неутомимо и грозно отбивалась ПВО, и не впустую – в тех налетах были сбиты экипажи Дубицкого и Паукова. Несли потери и другие полки.

Кирилл Семенович выложил бомбы и вывел на обратный курс, но дома сесть не удалось, по радио пришла команда: посадка в Едрове.

Самолетов и народу привалило сюда видимо-невидимо: под утренним туманом аэродромов оказалось немало. К полудню улететь удалось немногим, а наши Баталы все еще закрыты и пока к себе не берут, но обещают через полчаса расползание, а там и ясную погоду. Так чего тут сидеть, толкаться в этом базаре? Пока долетим – аэродром и откроют. Небольшой группой – экипажей пять или шесть – снимаемся с Едрова и тянем на Баталы. За нами в хвосте увязался Крутогуз. Чувствует в себе парень набухающую силу и не только требует признания равным с самыми опытными, а старается во всем обойти их, обштопать, почти бравируя своей лихостью и бесстрашием, еще не замечая, что все самые смелые и на вид отчаянные и есть самые осторожные, расчетливые. Мне не раз приходилось его осаждать, а за нарочитую демонстрацию «своих возможностей» на проверках техники пилотирования снижать оценки.

Прибыв в полк старшим сержантом, Нестор ходил уже в офицерском звании и носил боевые ордена. Запомнился

серпуховский случай, когда Симкин во время взлета из-за отказа мотора слетел с полосы и тут же взорвался. Крутогуз, видя застывшие на старте от такого зрелища самолеты, обрулил их и, не дожидаясь сигналов перепуганного стартера, взлетел мимо горевшего Симкина и пошел на задание.

Этот черт и сейчас норовит сесть первым, хотя над аэродромом все еще висели поля туманной рвани, и все остальные, чувствуя, что она вот-вот сойдет, ожидали посадки на кругу. Крутогуза это не устраивало. Он убрал газ и пошел пробивать молоко. Но оказался в стороне от посадочной полосы, задел кроны сосен, увяз в них и рухнул. Все закончилось тем, чем кончаются все попытки найти под туманом аэродром. Как тут не вспомнить Гоголя: «Эх, русский народец, не любит умирать своей смертью»…

На деревенском кладбище, в сосновом бору на пригорке, в неведомых миру Баталах, положили мы всех рядышком, как братьев. С краю – Нестор, рядом – штурман Миша Исаченко, стрелки-радисты Баринов и Мандриков. Был среди них и пятый – техник по фото лейтенант Евгений Чернышев. Один в один замечательные ребята и почти все одногодки – по 22–23 года.

Как же мы зависим друг от друга! Судьбой и жизнью. Особенно, если ты командир.

…Тогда мы плавали в догадках – погода ли спутала командирские замыслы, то ли нужно было выждать реакцию финнов, но второй удар по тем же целям был нанесен только 17-го и то ограниченным составом, а третий, двойной, снова в полную силу – 26-го. Под ударами оказались не только объекты Хельсинки, но и порты Турку и Котка.

После выхода Финляндии из войны крупные чины из нашего советского военного руководства навестили ее столицу. Вояжеры ожидали увидеть вместо города сплошные развалины, а он, оказывается, стоял на месте, и разрушения, которые его постигли, обескураживающего впечатления не производили. Кто-то запустил предположение, будто финны в предвидении бомбардировки построили по соседству со своей столицей ложный город, по которому-де и разрядилась АДД.

Но все было не так. Город мы не трогали. Нашими целями были совершенно конкретные военные и административно-политические объекты – порт, верфь, железнодорожные узлы, промышленные предприятия в предместьях города. «От массированного удара собственно по городу воздержаться», – было предписано Головановым. Массой и классом бомб, в зависимости от характера цели, и достигался эффект поражения.

А что касается бомб «гулящих», в немалом количестве залетавших в городские кварталы, то большого разрушительно вреда их крупным и прочным строениям эти штатные стокилограммовые фугаски, составлявшие основной боекомплект, принести не могли.

После третьего удара мы все еще не покидали своих мест дислокации, поскольку Ставка, оценивая теперь уже суммарные результаты произведенного эффекта, видимо, прикидывала, не потребуется ли четвертый. Наш «толчок» сыграл свою немалую роль. Общественная масса финского народа пришла в движение – выступила против войны, произошло замешательство и в правительственных кругах. После первого удара к советскому посланнику в Швеции А. М. Коллонтай прибыл для переговоров об условиях выхода из войны представитель финского правительства Паасикиви. Советский Союз потребовал безоговорочного прекращения войны и разрыва с Германией.

Казалось, Финляндия вот-вот выбросит белый флаг, но Суоми погрузилась в молчание. Такой оборот дела был для Ставки неожиданным. Неважно чувствовал себя и Голованов, хотя «извне» каких-либо неудобств не испытывал: в августе получил очередное, наивысшее звание, не обошли его и наградами.

Коллонтай было поручено еще раз прозондировать обстановку, и ближе к весне Москва была уведомлена, что Финляндия уже «созрела» для выхода из войны.

Да, Александра Михайловна немного поторопилась. Примерно в то же время в Хельсинки прибыл гитлеровский министр иностранных дел Риббентроп и после внушительных переговоров подтолкнул президента Рюти к громогласному заявлению, что, мол, Финляндия не выйдет из войны иначе, как по согласованию с Германией.

Пришлось, так сказать, принимать дополнительные меры. На этот раз операция Карельского фронта довершила задачу: в начале сентября Финляндия прекратила сопротивление и вышла из войны. Мы, конечно, эти мартовские дни ожидания без работы не сидели и разделывали немецкие объекты в Нарве, Таллине и других местах на южном побережье Финского залива, срабатывая порою, коль выпадала добрая погода, по три вылета в ночь, одновременно давая финнам понять, что мы еще здесь. Зенитная оборона Нарвы, и особенно Таллина, была хорошо организована и выглядела довольно мощной, но главной опасностью в те полнолунные ночи были истребители. Воздух на подступах к целям то здесь, то там прочерчивался светящимися пунктирами пулеметных трасс, летящих из самых неожиданных направлений, так что, где свои, а где фашистские пули, разобрать

было не просто. Самой опасной зоной, прикрытой рассеянным, как в тумане, искрящимся серебряным светом, была сторона луны. Оттуда, в чистом прозрачном воздухе, на северном небосклоне наши самолеты были видны как на экране, и из этой лунной засады они и подвергались стремительным и неожиданным атакам. Нашу дивизию фортуна, как говорят, пощадила, но обошла стороной немало других…

К Баталам подступала весна. Пока держался снег, нужно было сниматься. Перемахнули на Украину, в Прилуки. Тут уже теплынь, сухие тропки. Как бы с жизнью ни было везде, терпимо ли, плохо, на Украине всегда лучше. Мы это остро почувствовали после страшной убогости Баталов.

Тропки-то сухие, а аэродром в вязком, как застывший мазут, черноземе – сапоги с ног сдирает. Но лежит посредине поля километровая, каменной кладки, с облупившейся бетонной коркой взлетная полоса, да примыкает к ней с одного конца узкая, чуть шире колеи шасси, рулежная дорожка, ведущая к самолетным стоянкам.

Перед взлетом на боевое задание самолеты выстраиваются цугом и, по очереди подтягиваясь к торцу полосы, с ходу начинают разбег, еле-еле укладываясь в ее длину. С посадкой мороки куда больше. С задания все приходят густо, скапливаются в толпу и, наступая друг на друга, ломятся на полосу. После пробега нужно как можно скорее, чтоб не отрубили хвост, освободить ее, и времени на раздумья у летчиков не остается. В конце полосы, чуть притормозив, они разворачиваются вправо и, избрав свободное направление, на полном газу бросаются в грязь, подальше от полосы, пока самолет сам не застрянет в вязкой массе.

На рассвете зрелище разбросанных и засевших по колесные ступицы нескольких десятков самолетов выглядело фантастически, напоминая то ли покинутое поле брани, то ли распаханный луг, на который присели уставшие гигантские птицы.

Трактора, выбиваясь из сил, выволакивают машины на бетон, отводят на стоянки. Там их снова бессонные техники отмывают, осматривают, готовят к ночному полету. На Украине весна быстро влетает в лето, и зеленое лоно уже легко держит на себе тяжелые самолеты. Слава богу, немцы не успели нас накрыть, когда мы держали машины закантованными крыло за крыло на тесной стояночной площадке. Теперь мы их зигзагами рассредоточили по краям всего аэродромного поля, и внезапный, но запоздалый немецкий налет, однажды заставший нас ночью сидевшими на

земле, хоть и выглядел лихо, беды особой не принес, а зенитная оборона явно сбила его на поспешные действия.

К тому времени фронт заметно откатил на запад, в воздухе господствовала советская авиация, а нашими новыми направлениями были юго-запад и юг. Полк все еще воевал неполным комплектом, но молодых экипажей, приваливших со школы, скопилось немало, ведь в Баталах нам так и не удалось хоть кого-нибудь подтянуть к боевой работе. Иное дело Прилуки – стойкая летная погода, подсохший аэродром, были и машины для учебных полетов. Поскольку после гибели Павла Петровича Радчука меня назначили на его должность, летные дела в полку пришлось тянуть мне, да так, что временами приходилось отказываться от боевых полетов. Это была целая летная школа. Полк на задании, а мы гудим над аэродромом. Потом для кого-то, вырвавшегося вперед, наступал первый боевой вылет. Постепенно подтягивались и остальные, и вот на боевую бомбежку мы выходим все вместе. Но приходят свежие партии, ждут своей очереди.

В названиях не так уж далеких целей все чаще стали пробиваться иностранные звучания – Галац, Констанца, Бухарест, Плоешти… Горят нефтяные промыслы, склады горючего, танкеры. Да как горят! Целыми полями! Это поразительное зрелище мы наблюдаем, оглядываясь, с двух, а иной раз и с трех сотен километров.

Зенитная оборона везде с крупным калибром, бьет густо, а прожекторов – как сосен в бору.

Кто еще особенно крепко бил, ставя, казалось, совершенно непробиваемые стены из сплошного огня, так это Керчь и Севастополь. На четвертом по счету ударе по кораблям в Севастопольской бухте 8 мая сорок четвертого года нам все-таки сунули снаряд под левый мотор и перебили маслосистему, о чем я не догадывался и вполне спокойно прошел по боевому пути, дождавшись, пока Архипов не сбросил бомбы по горящему порту. Но когда мы, возвращаясь домой, пересекли Крым, масло стало опасно греться, давление пошло к нулю, и моторчик пришлось выключить. Винт, к сожалению, продолжал вращаться, как ветрянка, создавая лишнее и немалое сопротивление. Машина потихоньку стала терять высоту. Была бы хорошая погода, может, и дотянули домой, но там затевался туман, и самолеты рассаживались кто куда. Мы в такой ситуации свернули на ближайший аэродром Новый Буг. Он был рядом, и знал я его хорошо, поскольку совсем недавно, из-за плохой погоды, накрывшей восток Украины, садился на нем. Был здесь ночной старт, прожектора, приводная станция. Там сидела фронтовая

авиация, а теперь – истребители ПВО, прикрывающие Кривой Рог, и все куда-то исчезло.

Мы закладываем круг за кругом, давая сигналы «я свой» и посылая одну за другой красные ракеты, прося аварийную посадку, а внизу хотя бы огонек сверкнул. Мертво. Высота все ниже и ниже, но я не теряю надежду достучаться хотя бы до одного, еще хранящего признаки сообразительного человека, который бросился бы на помощь тяжелому самолету, терпящему бедствие, зажег бы пару огоньков, не говорю уж, включил бы посадочные прожектора. Пустое! Мы уже влетели в опасную зону исхода полета. До другого аэродрома нам не дойти, да и где он? Дежурят ли там? Может, и те закрыты, как этот? Высота осела до тысячи метров. Еще немного, и поздно будет бросать машину. Но самолет-то новенький, целехонек! Куда деваться? Было состояние жуткого отчаяния…

Южная безлунная ночь – черная и непроглядная. Я наугад отошел северо-восточнее километров на тридцать и, полагая, что здесь должна быть степная равнина, решил садиться. На колеса – слишком опасно: любое препятствие – верная гибель. Выбросить всех, а самому попробовать?

– Петя, – говорю, – набирай в карманы и за пазуху побольше белых и немного красных ракет и давай на землю. Попадешь на ровное место – сигналь белыми и подсвечивай посадку, коряво будет – пускай красные.

Радистам мало что угрожало, и я их пока оставил с собой – выпрыгнуть всегда успеют.

Архипов сработал предельно четко. Я прохожу по кругу и жду сигналов. Наконец – белая. Опять белая. Это он осматривает местность. Потом еще – белая, белая, белая… Убираю газ, делаю заход, включаю фару и, не выпуская шасси, прицеливаюсь к Пете. Фара выхватывает ровные зеленые всходы, скользит по ним. Выравниваю пониже, и самолет несется к Петру, под его ракеты, вот-вот намереваясь коснуться земли, но вдруг в луче фары, наперерез, возникает – Петя видеть его не мог – заросший, вровень с посевами овражек. Елки-палки! – как раз на предстоящем месте приземления. К счастью, я не успел еще выключить правый мотор и резко – на секунду – дав ему, взревевшему как от боли, полный газ, перескакиваю чертов овражек и теперь, уже не чувствуя света ракет, на исходе посадочной скорости, выключаю зажигание и черпаю брюхом еще мягкое поросшее поле. Торможение гулкое, резкое, короткое вдруг обрывается полной тишиной. Вылетаем из кабин, светим фонариками: погнуты винты, помяты нижние капоты моторов и гондол шасси. Летать еще будет! Хорошо, что не сел на колеса,

попал бы в овражек – там и горел бы.

На первой зорьке осмотрел округу – впереди ровное поле, вдали чернеет лесок. Значит, и взлететь удастся.

Мы с Петром отправились в Новый Буг, вышли на дорогу и на попутной машине (кто откажет летчикам в услуге?) добрались до гарнизона. Нужно было обо всем случившемся доложить своему командиру и поговорить с местными начальниками.

Оказывается, в начале ночи их отбомбили немцы, и, не имея зенитного прикрытия, аэродром спасался только темнотой, поскольку истребители, сидевшие на нем, ночью летать не умели. А нас, несмотря на сигналы «я свой», красные ракеты и совершенно очевидное поведение терпящего бедствие самолета, зачли по разряду «фашистских стервятников» – так им было, не поднимая головы, считать удобнее, меньше мороки, никаких забот. На большее ни мозги, ни душа не поворачивались. Хорошо, что не было у них зениток, а то бы еще и срубили.

Идиотское отношение к делу, своеволие и безответственность были нормой служебной деятельности неистребимого племени чиновников в неразберихе войны. Сколько из-за этого было погублено машин и жизней! Все списано – война! Никто из новобугских начальников за нашу посадку на фюзеляж не получил по шее. Дурачками прикинулись. А сидели эти ленивые чинуши фактически в тылу, числясь на фронте, но и на шаг к нему не приближаясь. Что с того, что я наругался? Как с гуся вода.

К вечеру за нами пришел транспортный самолет «Си-47», доставил техсостав, инструмент, приспособления для подъема самолета. Пришлось менять и моторы. Через месяц, взлетев прямо с места, я перегнал машину в Прилуки, и она еще долго ходила на боевые задания.

Днепропетровск освободили от фашистов еще в октябре сорок третьего года, но я долго ничего не знал ни о матери, ни об отце. Не знали ничего и они обо мне, пока давний друг отца не принес ему какой-то журнал с моим портретом при Золотой Звезде. Тогда отец решился написать в Москву своему брату Федору, расспросить обо мне. Федя ему ответил, а мне сообщил новый адрес моих родных. Переписка наладилась. Я помог им деньгами, аттестатом, но так хотелось на них взглянуть – Днепропетровск ведь совсем рядом. Комдив Василий Гаврилович однажды, в конце мая, направляя в командировку на юг свой «Си-47», сказал мне:

– Садись. По пути он высадит тебя в Днепропетровске, а через день я пришлю за тобой «Ил-4».

Радости моей не было предела. Два дня мы с отцом и матерью не отходили друг от друга. Бед нахватались они изрядно, но были живы и здоровы, а вот боль за судьбу моего младшего брата, Жеку, не спадала. Перед бегством из Днепропетровска немцы угнали его в Германию. С тех пор – никаких вестей. Но в сорок четвертом он все-таки вырвался к своим, воевал до конца войны на самой передовой, став пулеметчиком, получил пару ранений и медаль «За отвагу». В сорок шестом, когда он продолжал солдатскую службу в Белоруссии, я, не надеясь на успех, написал письмо командующему войсками округа с просьбой направить брата в полк, в котором я был командиром. К моему удивлению, через неделю, вместо ответа, ко мне явился в красных пехотных погонах сам Женя. Первой акцией было – смена эмблем. Не вызвал особых раздумий и выбор специальности – сухопутный пулеметчик сам попросился в воздушные стрелки. Подучился, потренировался и занял свое место. Сначала в моем экипаже, потом – от греха подальше – в другом.

Но это было позже, а пока я дома – несчастные и счастливые два дня пролетели мгновенно. Рано утречком, еще до солнышка, подался я на аэродром. Машину пригнал Женя Яковлев. Он пересел в переднюю кабину, я в пилотскую и поднялся в воздух. Открутил пару виражей над родительским домом, прошелся пониже вдоль крон бульвара проспекта, перешел в набор высоты и развернулся на Прилуки. До следующей встречи – после войны…

Режим примерно таков: 3–4 ночи с молодыми в районе аэродрома, пару раз – на боевое задание.

Ясско-Кишиневская операция еще впереди, а мы в ее преддверии бомбим фашистские войска и в районе Кишинева, и в Яссах.

При подготовке к заданию на Яссы командир полка Александр Иванович сказал мне:

– С тобой в передней кабине на контроль результатов удара пойдет полковник Тихонов.

Дело серьезное. Готовимся со штурманом с особой тщательностью, прикидываем, какое место избрать в боевом порядке и как пройти вокруг цели, чтоб комдив мог видеть всю картину удара и оценить ее конечный результат. Эти детали обрисовались быстро. Кроме того, уясняю, что курить нам с Петром сегодня не придется. Обычно где-то на середине маршрута он разок-другой скручивал из газеты набитую табаком или махоркой крепкую цигарку, раскуривал ее и, постучав по

ноге, передавал мне. Потом такую же закрутку сооружал для себя. Я закрывал правую форточку, открывал левую, и табачный дым вместе с жаринками высасывался через нее. Туда же летел и окурок. Дикарство все это пещерное, особенно если учесть, что на правом борту пилотской кабины стоял щиток запуска моторов, как правило, с подтекавшими бензиновыми кранами, хотя, если обратиться к статистике, кроме Коли Стрельченко, от цигарок в самолете никто не горел, да и то этот мелкий пожар в кабине кончился для Николая без особых последствий. И ведь манера курить в полете шла не от непреодолимого желания затянуться табачным дымом, а, скорее, от каких-то условных павловских рефлексов собачьего типа, а то и от обыкновенного пижонства, если сказать точнее.

Однако на этот раз придется заговеть – Василий Гаврилович будет контролировать не только удар по Яссам, но не упустит из своего внимания и боевую сработанность экипажа.

Наш самолет на старте провожало все дивизионное начальство. Перед взлетом я условился с руководителем полета об особых световых сигналах, по которым можно было бы выделить наш самолет из общей массы других, когда на посадке все навалятся на аэродром. Взлетели в середине боевого порядка замыкающего полка. Вышли на высоту, идем по горизонту. Ночь ясная, звездная. В экипаже тихо, если не считать моторного гула, только Архипов иногда подает новые поправки в курс да отсчитывает время. Молчит и Василий Гаврилович. Но вот ко мне проник идущий из передней кабины божественный аромат дыма дорогих папирос. Я жадно потянул носом, вдыхая эту неземную благодать. «Живет же начальство», – подумалось с невольной завистью, но тут же почувствовал толчок по ноге и увидел протянутую мне зажженную папиросу. Я осторожно взял ее в пальцы, поблагодарил Василия Гавриловича и медленно, глубоко вдыхая, дотянул эту не то «Пальмиру», не то «Сальвэ» до самого корешка. Подкармливал меня командир и шоколадками. Комфорт!

Линия фронта стреляет в небо вовсю, но зато нам видны прогалины, свободные от огня, и мы проходим ее без проблем.

Вот и Яссы. Еще издали всматриваемся в горящие контуры станции и района скопления войск, а ближе различаю лучи десятков прожекторов и интенсивный огонь зениток. Прикидываю, как войти туда. Обговорили с Петром и – ринулись. Снаряды, чем ближе к цели, рвутся все гуще, но и бомбы ложатся плотно. Думаю, комдиву не было причин огорчаться работой своего войска. На земле и в воздухе творился кромешный ад, вероятно, вся земля сотрясалась от гула стрельбы и взрывов бомб,

но для нас это было немое зрелище. Прожектора пока не трогают – увлеклись кем-то другим и потянули туда основную массу огня. Знали бы, кто у нас на борту, всех бросили бы: не каждый раз залетают к немцам командиры дивизий.

Петя сегодня не просто бомбил, а показывал класс. Он удачно положил бомбы, и мы, разминувшись с прожекторами и не напоровшись на снаряды, «под шумок» проскочили дальше. Еще не выйдя за внешнюю границу зенитного огня, конечно, более слабого, чем в центре, я несколько снизил высоту полета, чтоб не столкнуться с идущим на боевом пути, и, как было задумано, ввел машину для просмотра цели в левый разворот. Это, конечно, невероятная глупость – ходить в зоне огня и рассматривать бомбежку. Для этого командиру было вполне достаточно неспешного созерцания всей обстановки с боевого курса и при отходе от цели. Но я перестарался.

Василий Гаврилович, еще не понимая, что я ему вознамерился преподнести, недоуменно спросил:

– Ты куда разворачиваешься?

– А вокруг цели, товарищ полковник, чтоб вам сподручнее было…

Тихонов на секунду, как мне показалось, не то поперхнулся, не то задохнулся, но в следующее мгновение прямо взревел:

– Уходи отсюда немедленно, черт!

Я пробкой вылетел в сторону, чуть прошелся по траверзу, подальше от рвущихся снарядов, и взял курс домой.

Чувствовал я себя скверно, только сейчас осознав всю дурь моей затеи. В сущности, мне удалось повторить урутинскую ошибку, когда над Коротояком Михаил Николаевич чуть не подарил немцам генерала Логинова. Было досадно от чувства сорванного командирского ко мне доверия, которым я так дорожил. Но по пути домой Василий Гаврилович, как ни в чем не бывало, протягивал мне папиросы и в отличие от прежней сосредоточенности проявлял некоторую оживленность. Садился я с ходу – руководитель полетов по моим сигналам всех разогнал по сторонам, открыв для нас вольную дорогу. Василий Гаврилович дружелюбно пожал мне руку и тот затеянный дурацкий круг в упрек мне не поставил. В следующий раз он снова полетел со мной.

Пошли подряд белорусские цели. Как оказалось, неспроста: готовилась грандиозная Белорусская наступательная операция. Сначала – аэродромы: Барановичи, Минск, Борисов, потом, 22 и 23 июня, с тонными бомбами – укрепрайоны на переднем крае обороны противника у Могилева и Жлобина.

Ночная погода, особенно накануне прорыва, была для такой

работы жутковата – низкие облака, дожди, непроницаемая чернота. Идем в страшном напряжении сил и нервов. Для тонной бомбы нужна высота не менее 1000 метров, чтоб ударной волной тебя не смыло. Но где ее взять? Держим чуть поменьше, и то задевая дождевые тучи, а под нами проносятся облака нижнего яруса. Только бы не уплотнились. Предельные условия. Как на лезвии бритвы. Наши старшие командиры тут ни при чем: отнести удар не их воля. Машина операции запущена, и, кроме дальних бомбардировщиков, никто не проломит те укрепления. Но вот нас встречают костры, артогонь, прожектора и ракеты – указывают место цели. Если по школярским нормативам отбомбился на тройку, вполне можно зацепить и своих. Тонная бомба не шутка, тут должен быть аптекарский расчет. Бомбежка идет плотно. Темень режут яркие вспышки. Архипов повел на цель, бомбит с минимальной высоты. После схода бомбы самолет толчком подпрыгивает вверх, и Петро успевает предупредить:

– Ну, держись, командир!

Наша тоннка озарила весь мир и тряхнула так, что штурвал рванулся из рук. Но все обошлось. Идем домой. Противник почти не оборонялся – подавлен намертво.

После разворота на обратный курс погиб экипаж очень опытного и сильного, еще довоенной закладки летчика Васи Галочкина. Не иначе, во всю эту ночную запредельщину ввязался какой-то отказ техники. Матчасти, как тогда говорили. Потеря Галочкина и его экипажа нас ошеломила. Его долго искали, но безуспешно. Жертвой той ночи он пал не единственный, если взглянуть на другие полки.

Юбилей с отлучением
Украденный полет. Так же нельзя, ребята! О, как зол был Эмиль Кио! В краю бандеровских гнездовий

Видно было на глаз – на этом направлении сосредоточились немалые силы дальних бомбардировщиков. По крайней мере корпус генерала Логинова на другие задачи не привлекался, а сам комкор в те дни управлял боевыми действиями не со стационарного командного пункта, а с воздушного, им же созданного и единственного во всей АДД. На нем он вместе со своей оперативной группой то барражировал в зоне, выдвигаясь поближе к линии фронта, то, что было чаще, становился на прикол на одном из боевых аэродромов. Не был исключением и наш Прилукский. «Си-47» замирал на свободной площадке, и от него наводились проводные и радиосвязи с командными пунктами полков, дивизий и, конечно, с Москвой – АДД и Ставкой. А когда полки поднимались в воздух, то и с боевыми группами. Сюда, на борт ВКП, стекалась вся информация о воздушной и боевой обстановке, разведданные, доклады «снизу» и всякого рода распоряжения «сверху». Конечно, основной командный пункт, во главе с начальником штаба, не прекращал своей работы, но воздушный КП при резко возраставшем боевом напряжении значительно повышал оперативность управления всей боевой деятельностью корпуса.

26 июня бомбим аэродром Борисов. Задание как задание. С той только особенностью, что вместо Петра Архипова со мной летит полковник Зуенков – начальник полигонной службы АДД. Прибыл он из Москвы не столько с контрольными функциями, сколько с намерением подключиться к боевой работе. Лететь с ним приказали мне. Судя по его должности, бомбардир он, должно быть, меткий. Это главное. А до цели дорогу найдем. Но не Зуенков выделял особой метой тот очередной боевой вылет. Дело в том, что был он у меня по счету трехсотым – в некотором роде юбилейным. Как позже выяснилось, знали о трехсотом не только командиры и штаб, но и друзья, однако до взлета никто не намекнул мне о нем, помалкивали, словом не обмолвились. Все мы были – кто больше, кто меньше – немного мистиками и побаивались перед взлетом лишних напутствий, пожеланий и разного рода слов со значением. Мало ли что случится? Не лег бы потом грех на душу.

Взлетели в конце группы. Спокойно и молча вышли на Борисовский аэродром, успели к еще горевшим САБам. Нашли цель, и штурман сбросил бомбы. Вроде хорошо попал, внизу что-то загорелось. Прожектора нас не нашли, зенитки не попали. Так же спокойно вернулись домой. Рядовой случай. О нем и рассказать нечего. Сел. Зарулил на стоянку. Не тороплюсь выходить, охлаждаю моторы. Из ярко освещенной кабины я не сразу разобрал, кто это поднялся ко мне по крылу. Глеб Баженов, конечно, и с ним еще кто-то. Глеб охватил мою голову, прижался ко мне, прокричал поздравления и, не дав остыть моторам, просунул руку за борт и сам их выключил.

– Ничего с ними не случится, – проговорил он.

Ко мне потянулись и еще чьи-то руки.

– Брось копаться, вылазь! – командовал и торопил Глеб.

Сойдя с крыла, меня обступили и другие ребята, но Глеб тянул к стабилизатору. Там во мраке я рассмотрел белую газету и расставленные на ней тарелки и чашки. Когда успели? Еще издали я уловил крепкий запах самогона. Пир!

Мне поднесли жестяную кружку. Кто-то наготове держал огурец. Самогон был свиреп и зело вонюч. Я выгнал из легких весь воздух и, не переводя дыхания, крупными глотками опорожнил кружку. Но, еще не ухватив огурец и боясь вдохнуть, я вдруг услышал резкий голос из темноты:

– Майора Решетникова к командиру корпуса!

Черт возьми! Все во мне оборвалось. Что ж подумает генерал, почуяв от меня, только что зарулившего на стоянку, самогонный дух? Когда успел? Выходит, в воздухе пил?

Делать нечего. Бегом, как полагалось по Уставу того времени, бросился к самолету комкора. Взойдя по ступенькам и увидя Евгения Федоровича далеко впереди за рабочим столом у кабины пилотов, я, не делая и шага в его сторону, громко, на весь фюзеляж, отрапортовал, что, мол, такой-то «прибыл по вашему приказанию». И тут, к моему ужасу, Евгений Федорович, широко распахнув руки и весело улыбаясь, направился по наклонной дорожке прямо ко мне, на ходу приговаривая:

– Дорогой ты мой, первым в корпусе совершил триста боевых вылетов! Ну, спасибо, ну, поздравляю!

Он обхватил меня и обцеловал.

Я стоял как изваяние – ни жив ни мертв, крепко сомкнув губы и не смея произнести ни слова. Потом долго, по очереди, поздравлял, потряхивая мою руку, весь оперативный состав КП. В конце Евгений Федорович заключил церемонию:

– Ну, езжай в столовую, там тебя ждут.

Стараясь не дышать, я поблагодарил генерала, произнес

приличествующее моменту уставное заклинание и вылетел на волю. Я так и не знаю, почуял ли он тот убийственный дух или со свойственной ему деликатностью пренебрег подозрениями.

В летной столовой стояли сдвинутыми длинные праздничные столы. На стене, сообразно обстоятельству, растянулся пестрый плакат. Были торжественные тосты и в хохоте тонувшие шутки. На старом пианино долговязый, пригретый в полку, приблудный беженец из Львова Арон лихо бацал довоенные джазовые ритмы. Даже московский залетный гость Зуенков, не на шутку взыграв и на минуту утратив столичный флер, попробовал свое «бельканто» на какой-то оперной арии.

Разошлись на тихом, залитом солнцем рассвете.

Под вечер я снова был на аэродроме в готовности лететь на новое задание. Рядом с КП в своем «виллисе» полулежал, подремывая на заходящем солнышке, командир полка. Приоткрыв один глаз, он с некоторой иронией, меня насторожившей, эдак с ленцой и нарочитой дурашливостью в голосе спросил:

– Не на войну ли собрался?

В интонации явно звучал какой-то подвох, но, не догадываясь о его сути и пытаясь попасть в предложенный мне тон, я ответил вполне соотносительно, что да, мол, на оную.

– Так не велено пущать.

– Как это не велено? – не понял я.

– А вот так. Стало быть, бери машину и вози молодых.

– Это только на сегодня?

– Нет, это, брат, навсегда.

– Такого быть не может, – начал я потихоньку вскипать, еще ничего не понимая. – Ну почему вы так решили?

– Да нет, дорогой, не я. Звонил Тихонов, говорит – команда свыше.

Комдив был еще в своем штабе. Александр Иванович уступил мне «виллис», и я помчал в город.

– Ты, паря, уразумей, – Василий Гаврилович любил иногда сверкнуть стилизованным под своих енисейских земляков, простонародным говорком, – указания пришли от командующего АДД: «Хватит ему летать на боевые задания, пускай молодых готовит». Вот и исполняй.

Так ли все это было на самом деле или сам Василий Гаврилович учинил отлучение – попробуй разберись.

Но через 30 лет, когда в просторном загородном зале старая гвардия АДД за торжественным застольем отмечала семидесятилетие Александра Евгеньевича Голованова, я, стоя с рюмкой в руке и произнося юбилейную речь, вспомнил тот

надолго застрявший во мне вопрос и спросил: могло ли так быть? На что Александр Евгеньевич тут же ответил:

– Это коснулось не только вас. Война шла к концу, нужно было думать о послевоенном развитии АДД и уже беречь боевые командирские кадры.

Да, в тот год многим налетавшимся и уцелевшим молодым командирам был обрезан счет боевых вылетов, тем более что летными экипажами мы уже не бедствовали. Теперь я знал, что именно Голованов еще за год до окончания войны не только размышлял о послевоенной судьбе АДД, но и готовил ее опору.

С того дня и до конца войны мне удалось выпросить у Александра Ивановича «под личную ответственность» всего шесть боевых полетов и один сверх того нагло «украсть», слетав на задание вопреки командирской воле.

Моим уделом прочно стала инструкторская работа, да иногда, как разминка, разлеты по самым разным неожиданностям: то выручить кого-то после вынужденной посадки, то разведать внезапно наползавшую непогоду, то облетать подозрительный самолет. Но еще больше я отстаивался на старте, у «Т», наблюдая за тренировочными полетами уже самостоятельно летавших лейтенантов и, конечно, выпуская экипажи полка на боевые задания, а потом ожидая их возвращения, чтобы принять на посадке. Постепенно входила в практику, по законам и нормативам довоенного времени, регулярная проверка техники пилотирования и боевого состава летчиков. Это тоже стало моей заботой.

А фронт уходил все дальше на запад. Нужно было и нам подтягиваться. Цели лежали в каких-то десятках минут от линии соприкосновения, а путь к ним шел по нашей территории часами. Прыжок на очередной аэродром был не бог весть каким – всего километров на двести, к Бышеву, западнее Киева. Обыкновенная полевая площадка на черноземе. Слабенький, с тощей травкой, раскисавший под дождями грунт, но пока держалась сухая, горячая погода, летать с него ничто не мешало.

Тут один за другим начинали свой счет боевых полетов самые молодые экипажи. Они отчаянно рвались в бой и страшно гордились своей причастностью к фронтовому братству. Первый боевой вылет – это целый наплыв волнений и впечатлений. Все ново, все сразу и все впервые. Даже взлет с полным комплектом боевых бомб для некоторых эмоциональных сердец далеко не то же самое, что с тем же весом, но с учебными. И не каждому такой взлет дается с первой попытки. Как важно преодолеть себя в тот первый раз! А во второй ты будешь чувствовать себя бывалым

соколом, кое-что «повидавшим на своем веку».

Александр Иванович по-прежнему был неуступчив и только раз согласился пустить меня на задание – участвовать в бомбардировке укрепрайона возле Ковеля. Больше и слушать не хотел. Будучи сам, еще раньше меня, отсеченным от боевых полетов, он коротал ночи на КП, удерживая, естественно, рядом с собою и своего штурмана – старшего штурмана полка Максима Алексеева. Но однажды – это было в конце августа, – не надеясь на командирскую милость, я уговорил Максима, с которым был в дружбе, тайком слетать на какую-нибудь хорошую цель, слегка проветрить душу. Подвернулся Тильзит. Среди целей – мост через Неман. Взлет в темное время. Лучшей удачи не найти. Подготовили расчеты, карты, облачились в кожанки и, заранее избрав жертвой нашего вероломства рядовой экипаж, самолет которого был снаряжен подходящим для разрушения моста боекомплектом, подкатили к его машине, высадили из кабин летчика и штурмана, сами уселись на их места, запустили моторы и в общей очереди, под чужим позывным взлетели.

Это было чистой воды хулиганство. Но так хотелось еще раз пройтись сквозь огонь обороны над крепкой вражеской целью и запустить в нее очередную порцию бомб! Что влекло туда? Жажда мщения? Чувство незавершенности боевого долга? Не без этого, поскольку война еще кипела. Но что-то еще… Боюсь, что логики того поступка холодным умом не объять, как не найти ее в дебрях рефлексий. И все же, когда полк уходил на боевое задание, а я оставался с ракетницей в руке на затихшем и опустевшем аэродроме, невольно наплывала на душу уязвляющая неуютность, чувство ущемленности, досады и чуть ли не стыда, будто отстал от своей стаи, уклонился от боевого дела, найдя заботу в стороне от него, да попроще, послав вместо себя молоденьких ребят. Да станет ли кто спорить, что сама опасность заряжена влекущей, притягательной силой? Пушкин еще заметил:

Есть упоение в бою
И бездны мрачной на краю…

Настоящая мера радости, а то и счастья – в преодолении. В нем – счастливейшие из мгновений жизни. Но без риска потерять все – его осязания не постичь.

Полет с Максимом шел легко, даже весело. В оживленных переговорах время прокручивалось быстро. Но по мере приближения к Прибалтике мы, предельно сжимаясь в комок, с настороженным вниманием стали острее всматриваться в черноту звездного неба. Дело в том, что еще при проработке задания

начальник разведки подпустил экипажам «блоху», предупредив, что у немцев, и именно в этом районе, над Восточной Пруссией, появились реактивные истребители. Это была диковина: винта вроде бы нет, а носится, собака, под тысячу километров. Так ли это? Никто его не видел, но, говорят, есть. В воображении рисовался длинный огненный хвост, рассекающий небосвод в поисках своей жертвы. Однако же ничего подобного увидеть нам не довелось: ночью они еще не летали.

Тильзит нас ничем новым не удивил. Отчаянно стрелял и хватал прожекторными лучами, а сам горел и взрывался: на складах и в вагонах всякого военного добра скопилось тут вдоволь.

Максим вел на мост. Там рвались бомбы и шла стрельба. Хоть он и прикрывался особо, пришлось приспуститься, чтоб дать Максиму пораньше ухватить глазами и прицелом ту тоненькую ниточку, что резала Неман поперек, и разорвать ее. Тут каждый метр на учете. Никаких маневров – по строгой прямой, на удачу. Не случайно мосты поглотили столько самолетов и летного состава, как никакие другие цели. Незамеченными пройти не удалось. Нас осветили и принялись поливать прицельным огнем, но не попали. Видно САБы, висевшие над мостом, для пушкарей оказались немалой помехой. После сброса бомб и Максим, и радисты шумно уверяли меня, будто серия пересекла и накрыла под малым углом середину моста, взорвавшись несколькими бомбами в его фермах. Дай-то бог! Я этой картины не видел.

После посадки, как и полагается, чтоб отчитаться о выполнении задания, мы заявились на КП.

Что тут грянуло!

Начать с того, что «побег» обнаружился очень скоро, ведь на земле оставались свидетели. Командир решил немедленно вернуть нас, но начальник штаба отговорил его. Казалось бы, Александр Иванович за то время, пока мы летали, должен был остыть, смириться со случившимся, умерить свой гнев. Куда там! Завидя нас, он взревел, как растревоженный вепрь, бросился навстречу и, не выбирая слов, насел на нас с такой яростью, что все невольные свидетели этой сцены съежились. Мы стойко принимали удары, еще не подозревая, что главный был впереди. Я чувствовал, что Александр Иванович должен как-то логично завершить свою раздраженность, но не ждал никакого коварства. А он именно в ту минуту искал для нас «изуверскую» кару. И вдруг его как осенило. Он весь загорелся и, треснув кулаком по столу, выпалил как приговор:

– Водки им не давать!

Мы чуть не прыснули от неожиданности такого решения.

Давясь от смеха и пряча лица, отвернулись к стенам все остальные.

Наконец, мы смогли доложить и о выполнении задания. Доклад Максима о взрывах в мостовых фермах и повреждении моста вызвал у Александра Ивановича ехидный смешок:

– Он еще мост разбил! Тому мосту дивизии мало, чтоб завалить его. Да и не ты один бомбы бросал туда.

Да, мост коварнейшая штука. Его можно засыпать бомбами, а он, пропуская их сквозь сплетение ферм, от взрывов будет только подрагивать, но останется целехоньким. И неманский бомбила целая группа и, вероятно, изрядно подослабила его, но из точной серии Максима, может, только одна-две, от силы три бомбы, удачно взорванные в расшатанных узлах мостовых соединений, могли решить дело. Как говорят, ранят все, убивает последний. А командиру подай документ – доклады на веру не берутся. Выручил Лунев. В ту ночь он привез прекрасные снимки, на которых разрушение моста было вполне очевидным. Это Александра Ивановича несколько смягчило. «Приговор» он не отменил, но злиться перестал, и добрые отношения, действовавшие прежде, установились снова.

Случилась как-то у нас и житейская драма. Все мы люди-человеки и живем по привычным нормам человеческого бытия даже на войне.

В один из жарких дней того же августа, по случаю непогоды в районе предполагавшихся действий, еще с утра полку был дан отбой боевым полетам. Я оставался за командира, поскольку Шапошников уехал в штаб дивизии, и полку не докучал, дав всем спокойно отдохнуть. А накануне, после вынужденной посадки где-то за линией фронта и долгого безвестия, к нам вернулся молодой, но крепкий и уже многоопытный летчик Николай Перышков. Встреча была радостной, и под вечер его друзья и сверстники собрались за столом, чтоб отпраздновать это, в общем-то, не такое уж рядовое событие, поскольку не каждому удается вернуться с той стороны, как и с того света.

В разгар застолья, когда мимо распахнутого окна проходил полковой замполит Гулиев, ребята его окликнули, пригласили к себе, и он с радостью присоединился к молодой пилотской компании. Вскоре, после винца, разговор пошел оживленнее, и какой-то чертенок вдруг зацепил Гулиева за самую душу:

– А чего это вы, товарищ подполковник, на боевые задания не летаете?

Тот закипятился, стал уверять, что ему вечно мешает старшее политотдельское начальство и что на задание он пойдет непременно – не сегодня, так завтра.

Сергей Гулиев был опытным летчиком, но во фронтовом небе не бывал и, придя в полк, не сразу попросил меня восстановить его технику пилотирования, а там и подготовить к боевым действиям. Я понимал, как неловко он должен себя чувствовать, «вдохновляя» на подвиги боевой летный состав, отсиживаясь при этом на земле. Дневную программу я отработал с ним со всей возможной обстоятельностью и, дав хорошенько потренироваться самостоятельно, перешел на ночь. Летал он вполне прилично, но, когда дело подошло к финалу, стал пропускать ночь за ночью, утрачивая все наверстанное. Проходила неделя, вторая – для него это много, – и все повторялось сначала. Так проскользил он два или три захода, ссылаясь на свою замполитскую занятость, но на задание так и не вышел.

Теперь за свою непоследовательность Сергей расплачивался неприятными минутами спасения своей репутации в веселом застолье молодых боевых летчиков.

Кто-то поддел самолюбие горца еще безжалостней:

– Может, вы, товарищ подполковник, побаиваетесь летать к фашистам? Так вы не бойтесь. Сходите туда разок, и все пойдет как надо. Привыкнете!

Джигит этого не вынес:

– Ах, побаиваюсь? Ну, ладно…

Он вылетел из-за стола и, хлопнув дверью, исчез. Я был в штабе, когда над крышей прорычал резкий и короткий звук пролетевшего самолета. Выскочив вместе с другими на крыльцо, я только успевал поворачивать голову то влево, то вправо, где носился над садами и хатами «Ил-четвертый». Кто это? Начальник штаба Аркадий Федорович Рытко уже звонил на аэродром, но дежурный наряд ничего толком доложить не мог. Наконец прояснилось: Гулиев! Примчав на аэродром и застав на стоянках единственного механика, возившегося у своего самолета, он послал его в переднюю кабину, запустил моторы и взлетел. Носился вдоль и поперек деревни, как сатана, прошелся над гладью реки так, что за хвостом на воде вздымались барашки. И вдруг исчез. Но спустя несколько минут на чистом предзакатном горизонте появился, медленно вздымаясь в небо, хорошо знакомый хохолок черного дыма.

– Машину!

Все было ясно с первого взгляда. Гулиев на большой скорости зацепил винтами поросший кустарником бережок небольшой речонки. Весь обугленный Сергей свернулся калачиком впереди горевшего самолета. Еще дальше лежал убитый механик.

Из дивизии примчал начальник политотдела Иноземцев «со товарищи». Разбираясь в причинах гибели Гулиева, а заодно

интересуясь пристрастиями его бытия, неожиданно всплыл амурный сюжетец. Оказывается, он увлекся, и не без успеха, но, похоже, с серьезными намерениями прехорошенькой, как игрушечка, новенькой «работницей питания». Иноземцев вознегодовал и, моментально убрав красотку, стал копать дальше, бесцеремонно роясь в этой глубоко личной, запретной для посторонних зоне человеческих отношений, пока не наткнулся на Настеньку – лейтенанта, нашего полкового инженера по радиооборудованию, замечательную женщину, образованную, добрую, умную. На этот раз роман предстал в командирском варианте. Настенька со своим избранником уже более двух лет пребывала в сердечной привязанности и никому не давала повода упрекнуть ее в какой-либо непристойности. Но сказано: не положено, то так тому и быть! Иноземцев распорядился немедленно перевести Настеньку в другой полк, дабы и другим неповадно было, «ибо в то время, как советский народ ведет беспощадную борьбу с ненавистным фашизмом…». С этого неотразимого аргумента начинались нравоучительные тирады по любому поводу. Этот не был исключением.

Тяжелый, оскорбительный удар «духовного пастыря» в самую душу этой хрупкой и тонкой натуры был непереносим. Той же ночью, а может, под утро, за селом, у ручья, под старыми ракитами Настенька застрелилась. Дурацкий коровинский пистолет, да еще первый номер, с отсыревшими патронами, из которого никому не удавалось извлечь ни одного выстрела, на этот раз сработал. Иноземцева чуть не прибили, но обошлось. Он перепугался насмерть и в полку больше не появлялся.

Ну, откуда он такой, этот Иноземцев? Не от своей же врожденной натуры? Наша «генная инженерия» идеологического и нравственного преобразования личности по лучшим образцам непримиримых борцов за «светлое будущее» к тому времени достигла немалых успехов. Да и ребята по отношению к Гулиеву проявили невольную жестокость. Что ж, на то и гены, чтоб передаваться по наследству от поколения к поколению. Такими нас сделали. Такими мы были.

То ли дело Михаил Иванович, заступивший на пост вместо Гулиева! Этому вопросов не задавали, поскольку был он никем – ни техником, ни летчиком, ни штурманом, просто замполит. Но ученый (в смысле обученный). Ходил пьяненький. Только никто не мог понять и выследить, где он умудряется выпивать? Несомненно было одно – сам, один, без напарников и свидетелей. К нему никто никогда не подходил. Он же, подстраиваясь к беседующим или сидя вместе со всеми в землянке, был абсолютно незамечаем, будто его и нет.

Но однажды под Сталинградом, еще будучи на эскадрильской ступеньке, он невзначай «прославился». Когда при вворачивании взрывателей одна бомба взорвалась, а за нею сдетонировало еще несколько, разнеся в мелкие осколки самолет и почти что в брызги тех, кто под ним работал, прибежавший на ЧП Михаил Иванович первым делом осведомился о погибших: «Кто такие?» Ему перечли имена техников, механиков, оружейников, на что тот, как бы про себя, но во всеуслышание срезюмировал:

– А-а, техсостав? Неважно…

С той минуты его люто возненавидели и терпели как неизбежность, с которой лучше не связываться.

После интенсивной летней бомбежки немецких позиций в полосах наступающих фронтов мы не заметили, как влетели в украинскую осень. Под затяжными дождями Бышев стал расползаться, а западные аэродромы, еще занятые фронтовой авиацией, не были готовы для приема наших самолетов. Пришлось на время поменять нашу площадку на более прочную, хоть и тесную, по соседству. Весь корпус Логинова, окружавший в то время Киев, сидел «на чемоданах», но боевую работу не сворачивал, и в малейший просвет полки устремлялись на боевые задания. Когда же дожди и густые неподвижные туманы заклинивали весь узел намертво, войско рассасывалось по своим берлогам и предавалось самым безалаберным занятиям.

Но однажды, в предвидении нелетной ночи группу офицеров пригласили в Киевский цирк. Там выступал Эмиль Кио – знаменитый иллюзионист. Билеты были вручены Героям Советского Союза и наиболее «интенсивно» награжденным орденами. «В цирк, – потребовал командир корпуса, – всем явиться в наградах».

К вечеру, кто на чем – на перегруженных полуторках, «виллисах», мотоциклах, по дорогам, ведущим в Киев, обгоняя друг друга, «звездным налетом» со всех аэродромов – логиновская гвардия слетелась под брезентовые своды храма циркового искусства. Только заняв свои места, мы поняли тайный замысел требования о явке в наградах: у всех оказались билеты в первом ряду, по кругу окаймлявшем арену, и сплошная цепь орденов на груди их владельцев в свете цирковых софитов создавала совершенно необыкновенную волнующую картину. Зрители пришли в неописуемый восторг. К нашим ногам с верхних рядов летели цветы, видимо, предназначенные для артистов. Мы чувствовали себя изрядно смущенными, но, кажется, и счастливыми.

Перед самым началом представления из центрального входа

вдруг появился Евгений Федорович Логинов в сопровождении с двух сторон высоченных красавцев, командиров дивизий, Василия Гавриловича Тихонова и Алексея Ивановича Щербакова. Евгений Федорович, хоть и был небольшого росточка, в своей генеральской форме рядом с великанами полковниками не потерялся. Мы невольно встали, встречая своих командиров, и это вызвало еще большее волнение в зрительских рядах.

Во втором отделении арену занял со своим пестрым цветником прехорошеньких ассистенток Эмиль Кио. Маэстро был раздражен и заметно злился. Еще бы: его девицы работали крайне рассеянно, не столько следя за манипуляциями шефа, сколько скользя глазами по нашему ряду и, конечно, находя там ответную реакцию. Не случайно наши самые отчаянные сердцееды в полки вернулись под утро.

Конечно, такую, по терминологии того времени, «культурную вылазку» мог затеять только Евгений Федорович. Вот уж совершенно нестандартный человек, во всем неожиданный и необычный – во взглядах, поступках, решениях. Была в нем врожденная внутренняя культура, живой, подвижный ум и неуемная жажда деяния. Не потому ли в организации и руководстве боевой работой он был инициативнее и прозорливее многих других, и не только равных ему в чинах, а и тех, что постарше. Самолеты-блокировщики, объединившиеся в полки, – его идея. Воздушный КП был только у него. Противодействие немецкой радиолокации он внедрил первым.

Логиновские разборы полетов и летные конференции собирали не только тех, для кого они предназначались, но и многих других командиров, ценивших новую мысль, умное слово, образную, острую и совершенно свободную, не без юмора речь. В умении держаться, в манере общения ему был свойствен еле заметный, совершенно естественный тонкий артистизм – качество, присущее незаурядным натурам, придававшее его выступлениям особую привлекательность и выразительность. Некоторые командиры, заметив эту завидную черту, пытались сами подражать комкору, но, не достигнув в том успехов, невольно впадали в некую пошловатость, подставлявшую их под колючие шутки.

На другой день после цирковой феерии наш полк перелетел под знаменитую Шепетовку, в Грицев. Там уже ждала нас передовая оперативная группа с отработанными заданиями, расчетами и разведданными. Осталось их содержание переложить на собственные полетные карты и внести в бортжурналы. В первую же ночь экипажи ушли в боевой полет.

Русские названия целей окончательно исчезли, в их топонимике теперь устойчиво звучал иностранный акцент, и на душе, признаться, было легче.

Октябрь посвистывал ветрами, тянул низкие облака и сыпал дождиком. Ждать «милостей от природы» не приходилось и на новом месте. Но полк был крепок и в наступившие длинные ночи порою успевал делать по два вылета. В затылок основному составу дышала очередная цепочка молодых лейтенантов. Самые нетерпеливые торопили меня, подталкивали, старались изо всех сил поскорее получить боевую задачу – так велика была страсть застать войну в натуральном виде, хотя бы на ее исходе. Попадались, признаться, и более «уравновешенные», относившиеся к этому фактору вполне спокойно, не страдая энтузиазмом.

Грицев село большое – районный центр. На главной площади высилось несколько каменных домов, а вокруг – хаты, огороды, сады, заборы и немощеные улицы. Через село протекает речка. Рядом – добротное шоссе аж до Киева.

Контрразведчики предупредили – места здесь бандеровские. Пришлось у общежитий погуще выставлять караулы. Но начальство все равно предпочло постой у хозяев. Осторожно, не надеясь на мое согласие, квартирьеры предложили и мне комнату в добротном каменном доме, но на отшибе, с краю села. За домом шло неширокое поле, а дальше чернел сосновый лес. Я согласился без колебаний. Правда, навестивший нас теперь уже генерал Тихонов, узнав об оторванности моей квартиры от штаба и общежитий, потребовал немедленно переселить меня ближе к центру. Раза два или три я, подчиняясь его воле, ночевал в общежитии, но тот дом не бросил. Просторная, вся в белизне стен и занавесок, светлая и теплая комната, отданная мне для ночлега, широкая кровать с высокой периной и горой подушек, молодая, заботливая, с небольшим семейством и дойной коровой хозяйка – ну с какой стати покидать этот благостный уголок? Да мне и перед Стэпой, как звали по-украински мою покровительницу Степаниду, было неловко перебираться в более безопасное место, вроде как из трусости. Быть заподозренным в боязливости, да еще женщиной – нет кары тяжче.

В этой комнате до моего поселения квартировал, когда проходил через здешние места 1-й Украинский фронт, сам командующий войсками генерал армии Ватутин. Его живой дух и образ доброго, шутливого и приветливого человека все еще витал в этой комнате, жил в свежей памяти и веселых рассказах и Стэпы, и ее семьи. В ватутинское время дом был под мощной боевой охраной, и бандеровцы в этой округе никак себя не

проявляли. Да и сейчас о них шли только разговоры. Судя по всему, наш райцентр, где стоял полк, их не особенно соблазнял перспективой вооруженных столкновений. Они чаще бандитствовали по сторонам, в местах более глухих, чем наше, да и не здесь был эпицентр их разбоя.

Со мной не только пистолет, но и легкий автомат с полным рожком патронов. «Ночевать» мне больше приходилось днем, а если ночью, то шел я к дому самой незаметной и тихой тропинкой через кладбище. Но однажды, в дождливую серую ночь, в глубине села захлопала перестрелка.

Молодой штурман Володя Мильченко, по случаю какой-то болячки, от полетов был отстранен и с забинтованной головой поздним вечером решил навестить новых грицевских знакомых, отправившись к ним напрямик через огороды. Как вдруг впереди за изгородью промелькнула и застыла, будто кого-то высматривая, еле различимая тень. Рядом появилась другая. Мильченко залег. Не проявляли себя и тени. Наконец из темноты раздался голос:

– Ты хто? А ну, давай сюды!

Мильченко промолчал. В его сторону трахнул выстрел. Пуля прошла рядом. Володя ответил. Те гады еще раз, другой, третий. Им навстречу пуля за пулей посылал и наш неробкий боец. Потом стал отползать и, когда почувствовал, что оторвался, бегом в штаб. В комнате командира полка сидели трое – сам Александр Иванович, начальник штаба Рытко и я, слушали донесения разведчиков погоды. Вдруг в мигом распахнутой двери возник Мильченко – без фуражки, в белых бинтах, вспотевший и запыхавшийся.

– Там бандеровцы! Ведут огонь! Я отстреливался. Еле ушел. Они за огородами. Там! – неопределенно показал он рукой.

Александр Иванович недоверчиво осмотрел мокрую фигуру, позвонил дежурному по полку, приказал поднять караул, дежурный взвод и ждать его команды. Он начал было уточнять обстановку, пытаясь понять, где это случилось и сколько их там, бандеровцев, но тут раздался телефонный звонок. Трубку снял командир. Секретарь райкома комсомола тоже докладывал о бандеровцах, проникших в село, и что он вел с ними перестрелку, а одного, у которого голова перебинтована, может, даже убил.

Шапошников прикрыл трубку рукой, залился хохотом и, еще давясь от смеха, поблагодарил секретаря за бдительность и храбрость и добавил:

– Ты в того бандеровца с белой повязкой не попал, но мы его поймали, а остальных разогнали. Не беспокойся – передадим куда следует. Бди, дорогой!

Караулу и взводу дал отбой. Мильченко стоял растерянный и сникший.

– Иди спать, – сказал ему командир, – а то еще с перепугу убьешь кого-нибудь.

Но всякого рода банд в годы войны развелось немало. Одни, те, что ближе к западу Украины, входили в бандеровские группировки, другие бандитствовали сами по себе.

В Прилуках к Тихонову приехали сельсоветчики из соседних деревень, пожаловались на разбойные набеги бандитской группы, укрывавшейся в зарослях узенького острова, образованного петляющими лабиринтами и плавнями небольшой речки Удай. Пробирались было туда куцые милицейские отряды, вроде и места бандитских «лежек» выследили и в перестрелку вступали, а взять или перебить их не смогли. Банда зверела еще больше, их кровавые следы становились гуще и разливались все шире.

Василий Гаврилович, как старший воинский начальник на многие десятки километров во всей округе, выходит, и меры в таком деле принять обязан, но не пошлешь же авиацию в облаву со штыками наперевес? Он решил задачу сообразно своим возможностям, по-авиационному: приказал провести на «У-2» разведку, точно зафиксировал на схемах ориентиры и возможные укрытия, а затем нарядил звено бомбардировщиков и пустил на штурмовку. Не забыл и меня.

В ясное летнее утро, не торопясь, с круга и с небольшой высоты, с нескольких заходов, как на полигоне, мы разделали осколочно-фугасными бомбами и пулеметным огнем все намеченные точки, и, хотя с воздуха каких-либо следов скрывавшейся там банды обнаружить не удалось, с той поры в округе наступил покой. Думаю, она вовремя успела уйти с того обреченного места, но и не рискнула вернуться.

Вот уж где были воистину бандеровские гнездовья, так это в местах, окружавших Грановку – наш новый аэродром южнее Дубно. Тут не слухи витали, а приходили регулярные оперативные сводки о кровавых расправах с местными патриотически настроенными жителями и нападениях на советские, чаще сельские учреждения и даже воинские объекты. На авиационные части они пока не замахивались, вероятно, из опасения ответной реакции. Правда, позже, но это уже было делом рук польской националистической банды, ночью был похищен и бесследно исчез майор, офицер оперативного отдела дивизии.

АДД теряет свой статус
Чужая жизнь катила мимо. Армада крушит цитадели. Вечное мгновение

В начале декабря 1944 года произошло, по первому ощущению, малозаметное, но странное событие, едва коснувшееся нас, полковых командиров (наше дело – воевать!), зато в масштабах авиации дальнего действия более чем значительное: АДД была преобразована в 18-ю воздушную армию и подчинена командующему ВВС. Количество полков оставалось прежним, но сократилось число дивизий, вобравших в себя по три-четыре полка, вдвое меньше стало и корпусов. Хотя боевой состав в новой организационной структуре не претерпел существенных изменений, статус воздушной армии выглядел теперь заметно пониженным по сравнению с прежним положением АДД.

Для такой реорганизации на том этапе войны нетрудно было найти вполне объективные аргументы: самые дальние цели уже приближались к радиусу досягаемости фронтовой авиации, стратегические наступательные операции фронтов шли с неотвратимой планомерностью, и, значит, необходимость в максимальной централизации применения сил авиации дальнего действия, когда она подчинялась непосредственно Верховному Главнокомандующему, спадала. И все же чувствовалось, что это преображение было вызвано еще какими-то неведомыми обстоятельствами.

Не дано мне было знать в то время о тех, почти драматических коллизиях, которые тихо и внешне почти пристойно, разыгрывались между двумя самыми крупными авиационными начальниками нашей страны – Главными маршалами авиации Александром Александровичем Новиковым и Александром Евгеньевичем Голованом. Только спустя многие годы, когда судьба позволила мне приблизиться к ним и подвела к доверительным беседам, я немало интересного услышал впервые и многое понял.

Что касается Александра Евгеньевича, то на мой вопрос о причинах преобразования АДД в 18-ю воздушную армию, он назвал единственную, меня прямо-таки поразившую:

– В то время я был болен.

Из этого можно было заключить, что, если бы не болезнь, мучительной для Голованова реорганизации не случилось бы, а

что касается обоснования обстоятельств оперативной необходимости, с чем я не раз выступал на страницах военной печати, то они, выходит, тут вообще ни при чем.

Кто знает, может, и так. Личностные, субъективные факторы, особенно в то, сталинское, время, были порою куда весомее объективных. Одному Верховный Главнокомандующий по каким-то, только ему ведомым пристрастиям и критериям доверял больше, другому – меньше. Потом «полюса» могли поменяться.

Командующий ВВС А. А. Новиков уже давно тяготел к тому, чтобы АДД – эту мощную ударную силу – не только подчинить себе, но и привлечь для боевых действий днем, поскольку воздушные армии фронтов не так уж были сильны ударными средствами, зато располагали несметными массами истребительной авиации, способной прикрыть боевые действия дальних бомбардировщиков с максимальной надежностью, исключающей боевые потери от атак истребителей противника. Командующий ВВС понимал, что дневные удары будут заметно эффективнее ночных не только из-за лучших условий прицеливания и более плотного массирования сил над объектами действий, но и за счет переключения значительной части бомбардировщиков из групп обеспечения ночных действий в ударный эшелон.

Правда, дальность истребительного сопровождения не превышала глубины тактической зоны обороны противника, но к тому времени и удаленность наших целей почти не выходила за ее пределы. О поползновениях Новикова Голованов знал хорошо, был начеку и всячески препятствовал развитию этой идеи, грозящей АДД не только очередной организационной перестройкой, но и непредсказуемыми последствиями, вплоть до потери ее целостности и самостоятельности. Шла скрытая позиционная борьба. Новиков прекрасно осознавал, под каким непробиваемым покровительством у Сталина был Голованов, каким огромным доверием пользовался он у Верховного Главнокомандующего. Почти каждое предложение или просьба, с которыми Голованов обращался к нему, не знали отказа. Уже таким путем, к немалому раздражению Новикова, из ВВС в АДД перекочевало 16 авиационных ремзаводов, несколько летных и технических школ, мастерских, складов, технических баз. Даже гражданский воздушный флот, ранее входивший в состав ВВС, был передан, по просьбе Голованова, в подчинение ему – командующему АДД, как несколько позже – и воздушно-десантные войска.

Голованов чувствовал в себе немалую, все еще нарастающую силу и под высочайшим благоволением держался уверенно и

независимо от кого бы то ни было.

– Случалось не раз, – как рассказывал мне начальник штаба АДД Марк Иванович Шевелев, – когда Голованов одергивал меня за звонки и поездки в штаб ВВС для решения оперативных вопросов: «Зачем вы к ним ездите? Мы им не подчиняемся».

Как тут подступиться с вопросом о передаче дальних бомбардировщиков в состав ВВС?

Но однажды, в конце осени, когда очередная группа крупных советских деятелей навестила Хельсинки, А. А. Новиков, находясь рядом с членом Политбюро А. А. Ждановым, обратил его внимание на то, что город, несмотря на ряд массированных ударов АДД, в общем-то, цел и почти невредим. Знал ли Новиков, что жилые районы города бомбежке не подвергались? Может, и знал. Даже скорее всего. Жданов мог и не знать, но те слова, созвучные собственным впечатлениям, мимо ушей не пропустил и не преминул доложить обо всем виденном товарищу Сталину. Может, именно в этих уцелевших стенах города Верховный Главнокомандующий в ту минуту и узрел причину той странной неподатливости правителей Финляндии, что не спешили вопреки ожиданиям с немедленным выходом из войны после трех, адресованных им «лично» и «со значением» массированных ударов АДД. Доклад Жданова, судя по всему, сильно поколебал отношение Сталина к Голованову. И Новиков этот редкий случай не упустил. Сталин с ним легко согласился, и вопрос был мгновенно решен: АДД из Ставки перекочевала в ВВС.

Все обошлось без Голованова. Александр Евгеньевич и раньше частенько побаливал, но на этот раз залег более основательно («сказались годы, проработанные в органах государственной безопасности», как позже напишет он в пока не изданной рукописи) и в предчувствии длительного лечения направил Сталину рапорт с просьбой освободить его от должности командующего АДД. Но, вопреки ожиданиям, еще до выхода из больницы последовал другой приказ: назначить Голованова командующим 18-й воздушной армией и одновременно заместителем командующего ВВС. Ход был коварным и крайне неприятным для обоих. Ударить Голованова больнее было трудно. Но Новиков сумел добавить. Круто реорганизовав всю структуру теперь уже бывшей АДД и отпустив восвояси ГВФ и ВДВ, он мстительно исключил из названий полков, дивизий и корпусов определения «дальнего действия», превратив их в обыкновенные бомбардировочные. В одночасье исчезло само понятие «дальнебомбардировочная авиация», в разных звучаниях, но без обрывов сохранявшееся еще с Первой мировой войны.

Этот неприятный шлепок по профессиональному самолюбию почувствовали даже мы, на фронте, пытаясь по своему разумению осмыслить неожиданные перемены.

Голованов же крушение своего любимого детища воспринял как катастрофу, но перестрадал молча.

«Роман», однако, двух главных маршалов авиации на этом не закончился и имел продолжение с драматическими коленцами.

Эх, знал бы Александр Александрович, что ровно через 10 лет ему придется командовать Дальней авиацией! Но об этом позже.

Грановка была нашим последним боевым аэродромом на советской территории. Весна 1945 года сюда заглянула слишком рано и непредвиденных хлопот доставила немало. Аэродромный грунт раскис, а металлическая полоса, оставшаяся нам в наследство от улетевших истребителей, под весом тяжелых колес очень быстро погрузилась в рыжую хлябь. Соседние аэродромы тоже держались некрепко и один за другим выходили из строя. Летать стало трудно. На маленьких аэродромах скапливались большие массы тяжелых самолетов. Нужно было рассасываться, уходить на новые места, искать полосы с прочным покрытием.

Хмурым, слякотным днем полк гуськом, врастяжку, чтоб не бросаться в глаза и не толкаться на посадке, перетянул Западный Буг и подвернул к польскому аэродрому Замостье.

С небольшой высоты вдруг возникла совсем иная, чем у нас, картина полей, дорог, хуторов, поселков. Предо мною совершенно зримо раскрывались незнакомые черты ближайшего предместья Западной Европы. Необыкновенным в стиле построек, в архитектуре площадей и улиц оказался и город нашего нового базирования. Он хранил непривычные силуэты глубокой старины, чуть ли не рыцарского средневековья, был, на удивление, цел, и в нем – я это скорее чувствовал, чем видел, – шла тихая, загадочная, приглушенная жизнь незнакомых, если не сказать чужих людей. Поражало множество мелких и пестрых лавчонок, пивнушек, ресторанов.

Здесь весна уже разгулялась, и на дорогах под солнцем сверкали лужицы, хулиганили воробьи. Прохожие ходили в легких пальто, с открытой головой и, по нормам наших представлений, выглядели очень нарядно, даже франтовато.

Но к вечеру вдруг подул холодный ветер, посыпал густой снег, засвистела пурга. Зима ввалилась невесть откуда и куражилась дня два, пока опять не отошла. Весне пришлось все начинать сначала.

Все эти впечатления невольно будоражили мое воображение, сплетали какие-то образы и в конце концов сверстались в стихи:

За Западным Бугом от нашего взора
Ушли на восток, обрывая свой бег,
Любимые дали – степные просторы,
Поэзия кленов и музыка рек.

Под нами – обрезки неподнятых пашен,
Сиротство фольварков, изломы дорог,
Угрюмость костелов, причудливость башен —
Истоптанный боем Европы порог.

Мы медленно шли по подталым дорожкам.
На каждом шагу – магазинчик, кабак.
В одних продаются цветастые брошки,
В других – желтый спирт и противный табак.

И все здесь не то – бутафорно и хрупко.
Хоть улиц коснулся весны поцелуй.
И женщины носят короткие юбки —
Ей-богу, не радует: сядь и тоскуй.

И, может, затем, чтобы мы не скучали,
Солдатское счастье за рюмкой кляня, —
Попутные ветры за нами примчали,
Отставши в далеком пути на полдня.

Попутные ветры знакомым дыханьем,
Наверное, с нашей, далекой земли
На землю, весною согретую ранней,
Нам русскую зиму сюда принесли.

Чужая весна поддалась в состязанье:
Морозная, снежная вьюга-зима,
Такая, какие бывают в Рязани,
Стучалась под окнами в наши дома.

Ревела пурга над изломанным шпилем —
Ребят ревновала, догнав по следам.
Мы скоро вернемся с победой на крыльях
К родным и любимым, к цветущим садам.

Уже после войны, зимним вечером сорок пятого года, я оказался в гостях у доброго знакомого – московского журналиста и литератора – в одной компании с Михаилом Светловым. За

ужином Михаил Аркадьевич читал свои последние стихи, среди которых был изумительный «Итальянец» – еще совсем неизвестный, не видевший света, если не считать никому не ведомую, издававшуюся на фронте армейскую многотиражку, куда он только и попал, и то на исходе войны. Это едва ли не лучшая вещь из всей богатой и прекрасной романтической светловской поэзии. После таких стихов грех читать другие, но, видимо, вино хозяина сумело чуть приглушить голос совести, и, когда меня подтолкнули друзья, Михаил Аркадьевич стал слушать и мои. Иногда он просил какие-то строфы повторить, а «Рояль» его чем-то привлек, потому что в конце чтения Светлов неожиданно произнес:

– Знаешь, старик, подари мне этот сюжет для новой пьесы.

Я с радостью предложил ему тему «Рояля», не претендуя на монополию, но во всех последующих светловских стихах и пьесах следов «Рояля» не находил.

Чтение закончилось тем, что Михаил Аркадьевич завел разговор об издании сборника моих стихов, от чего я без раздумий наотрез отказался, поскольку значительная их часть была слишком интимной, а другая не в меру фривольной. Да и ценил я все написанное не слишком высоко, зная наперечет все слабости, над которыми нужно было еще работать без особых надежд вытащить их. Одно дело читать, другое печатать. Но Михаил Аркадьевич попросил записать для него несколько только что прочитанных стихов. Я это сделал. И неожиданно в апреле 1946 года в журнале «Огонек» появилось «За Западным Бугом».

Никогда не стремился я печатать свои стихи. Писал для себя. Если чувствовал, что друзья будут слушать, читал им. Перед «глухими» не раскрывался. Глухота к поэзии такое же несчастье, как непонимание серьезной музыки. А в общем, и то, и другое от глухоты души.

Стихи мои нигде не записаны – ни в блокнотах, ни в тетрадях. Хранятся в памяти. Слабые забываются, крепкие сидят хорошо. Но «За Западным Бугом» было одним из последних всплесков заблудшей в лирику души. Я чувствовал, подобные увлечения, у кого бы они ни проявлялись, во мнении немалой части начальства выглядели легкомысленной забавой, недостойной порядочного командира, и понимал, что стихачество может, чего доброго, серьезно испортить мою же авиационную жизнь.

– Стишки, говорят, сочиняешь? Хе-хе, – спросил однажды ядовито и не к месту начальник политотдела дивизии Бойко.

– Да нет, – сбрехнул я, – это вам наврали.

Вопрос мне запомнился, хоть и задан был задолго до

окончания войны. Но отвязаться от той, простите за каламбур, стихийной напасти не удалось. Иногда сплетались случайные строфы, монтировались и эпиграммы – то колючие, то злые. Тщательно оберегая, во избежание мести, те шипованные строчки от ушей именитых адресатов, я доверял их на слух только верным друзьям. Из военного времени помнится и такое:

В сырой землянке по ночам,
Свободным от войны,
Когда все спят и лишь свеча
Мерцает со стены,

Я о тебе писал стихи,
Был смел в твоей судьбе,
Чужие женские грехи
Приписывал тебе.

Я недоволен был тобой,
Но чаще ласков был.
Я самой разной красотой
Тебя в стихах дарил.

И если я спешил к другой,
И для другой был мил,
И если я кривил душой,
Что я ее любил,

Я на себя был зол с утра
За этот мой недуг,
Что изменил тебе вчера
Смешно и глупо – вдруг.

И странной мыслью я согрет,
На то без всяких прав,
Что ты хранишь меня от бед,
Моей солдаткой став.

Что цвет твоих очей и уст,
Как прежде, чист и свеж,
Что ты, как я, узнала вкус
Разлуки и надежд.

Не злись, что я свои мечты
Открыл тебе, чужой.

Я убедил себя, что ты
Была моей женой.

Литературных «подпольщиков», среди которых немало прекрасных летчиков и штурманов, в том числе и ставших в последующем высшими офицерами и известными авиационными деятелями, я знал немало, как не меньше – меченных богом художников, тонких музыкантов, знатоков искусства. Но знал и тех, кого коробили эти пристрастия, людей, наделенных чинами, но обделенных культурой и не пытавшихся приблизиться к ней. Как говорила Марина Цветаева – «Грех не в темноте, а в нежелании света».

В мартовские и апрельские дни днем и ночью штурмовались твердыни Восточной Пруссии. Крупные силы дальних бомбардировщиков, перемежая ночные действия с дневными, пробивали путь к стенам кенигсбергской цитадели. Но оборонительные сооружения только пошатывались, слабо поддаваясь даже тяжелым бомбам, и не спешили рушиться. Войска ждали от нас особой мощи ударов и высочайшей, математической точности поражения, ибо цели, как никакие другие за всю войну, были невероятно прочны и, в сущности, малоразмерны, почти точечные, а атакующие цепи совсем рядом, впритык. Дело могли решить только дневные массированные удары, к тому времени изрядно выветренные из довоенной науки и фронтовой практики дальних бомбардировщиков всем предыдущим опытом войны. Воистину, новое – хорошо забытое старое. Для большинства экипажей все это было внове, непривычно, но общий высокий уровень летного мастерства и крепкий, на подъеме боевой дух не давали повода сомневаться в успехе возрожденной идеи. И тем не менее эта очевидность в высших штабах не для всех оказалась бесспорной.

Командующий ВВС А. А. Новиков без колебаний принимает решение нанести по кенигсбергским укреплениям мощный сосредоточенный удар плотной массой основных сил 18-й воздушной армии под прикрытием истребителей. Но ему неожиданно возразил А. Е. Голованов: летчики дальних бомбардировщиков, заявил он, не имеют опыта боевых действий в плотных дневных группах и могут, кроме того, понести неоправданные потери от истребителей противника.

Новиков, в то время хоть и был для Голованова непосредственным начальником, все же не мог не считаться с особым, еще не утраченным покровительственным к нему

расположением самого Сталина, особенно если учесть, что 18-я воздушная армия и сейчас, в новом качестве, даже напрямую подчиняясь командующему ВВС, по-прежнему сохраняла свою главную роль как средство Ставки Верховного Главнокомандования.

Командующий ВВС счел за лучшее доложить о своем решении Сталину, но, поскольку тот был на отдыхе, хотя бы заручиться поддержкой генерала армии А. И. Антонова.

– Вы командующий, вы и решайте, – уклонился от прямых указаний начальник Генерального штаба. Но А. А. Новикову этого было вполне достаточно.

– Ну что вы боитесь? – увещевал он А. Е. Голованова. – Мы дадим вашим бомбардировщикам такое прикрытие, что ни один немецкий истребитель не пойдет к ним. В общем, колебаться нечего, решение принято.

И назвал время удара: 13.10.

Это восторг и диво, когда ясным днем 7 апреля плотный поток более полутысячи дальних бомбардировщиков в сопровождении 150 истребителей и под прикрытием над целью еще одной сотни взломал бомбами крупного калибра последние узлы немецкого сопротивления, открыв нашим войскам путь к цитадели. Атака хлынула в проломы, и крепость пала.

Наши штурмовики сумели подавить значительную часть зенитных батарей, заблокировали на аэродромах основную массу немецких истребителей, а те, что успели подняться в воздух, сквозь такое скопище воздушного оружия не сумели даже приблизиться к бомбардировщикам. Ни одной потери в том грандиозном шествии не случилось. Об этой выдающейся воздушной операции вспоминал в своих послевоенных записках целый ряд крупных военачальников. С восторгом писал о ней и А. Е. Голованов (даже несколько преувеличил впечатление, записав, будто «крепость, т. е. все то, что составляло цель, было, по сути дела, стерто с лица земли»), но ни словом не обмолвился не только о своих возражениях, предшествовавших принятию решения на дневной удар, но и об истребительном прикрытии, обеспечившем полную безопасность и свободу действий боевых порядков дальних бомбардировщиков. Знаменательно, что после крушения под ударами голововской армии кенигсбергских укреплений Золотая Звезда Героя досталась Новикову. Голованова обошли…

Александр Иванович, видя мое «смирение», иногда все-таки уступал «по-хорошему» моим просьбам и за последние месяцы расщедрился врастяжку еще на четыре боевых вылета.

Ну, а уж когда приспел тот знаменитый день, 16 апреля, перед началом решающей Берлинской операции, командир не осмелился взять грех на свою душу и снова пустил меня в боевой полет вместе со всем полком.

18-я воздушная армия в ту ночь, к самому рассвету, к минуте начала атаки, 750 кораблями со всех восточных направлений сходилась в район Зееловских высот для удара по опорным пунктам второй полосы обороны противника.

Ночь, пока мы были в пути, стояла ясная, но темная, безлунная, вся в густой россыпи звезд. Идем строго по горизонту, сохраняя уже выбранную боевую высоту. Никаких маневров в этом плотном потоке устремившихся на запад самолетов: высота, курс, расчетная путевая скорость – все должно быть исполнено, как музыкальная партия в огромном оркестре, хотя, признаться, не только того «оркестра» мы и ближайших соседей пока не видим, даже не чувствуем. Да идет ли кто рядом с нами? Крутом немая чернота, и только звезды блещут.

И вдруг, когда под правым крылом проходила Познань, над нами взорвался крупный зенитный снаряд. Один-единственный. Видно, какой-то чудак-зенитчик, то ли сдуру, то ли спросонья, бухнул одиночным выстрелом в ночное небо просто так, бесприцельно.

Но, боже, что началось! Весь окружающий нас, казалось, мертвый мир мгновенно засверкал сигналами «я свой». Ракеты посыпались со всех сторон, на разной высоте – сверху и снизу, впереди, с боков и сзади. От неожиданности такой картины я весь съежился, только сейчас осознав, в какой спрессованной массе мы несемся на цель, еще больше уплотняясь по мере сближения с нею.

Но вот за спиной уже зарозовело небо, потом прояснилось пространство и впереди, хотя на земле все еще была ночь. Внизу кипел огонь артиллерийской подготовки и авиационных ударов. Мы вышли на предназначенный нам опорный пункт и в массу непрерывно рвущихся бомб запустили и свои. Уже на развороте мы увидели цепь лучей, стелившихся по земле и светивших в сторону вражеских войск. То были те 140, ставших знаменитыми, прожекторов, которые мгновенно включились, чтоб ослепить противника в минуту начала атаки.

Я пока не знал, что это был мой последний, 307-й по счету, боевой вылет. Но случилось именно так.

Полк до конца войны еще не раз вылетал на бомбежку немецких войск и его укреплений, но общее напряжение постепенно спадало, а временами казалось, будто нас попридерживают. Предположение, однако, не было досужим. На

исходе войны наши отношения с союзниками, внешне вполне благопристойные, содержали, впрочем, как и во все предыдущие годы военных действий, серьезную, а порою опасную, внутреннюю напряженность. Позже Черчилль будет откровенно сожалеть, что в свое время, когда наши фронты подходили к госгранице, союзники упустили возможность двинуть свои войска с Балкан к Балтийскому морю, чтоб отсечь Советскую Армию от Западной Европы и овладеть Германией без нашего участия, но, видимо, в успехе последнего намерения он был не очень уверен.

Союзников не все устраивало в перспективах послевоенного устройства восточноевропейских государств и самой поверженной Германии. И хотя высшее военное руководство все еще одаривало друг друга самыми высокими орденами своих стран, союзные нам войска немалыми силами содержались в состоянии боевой готовности. Любой конфликт мог обернуться силовым приемом со стороны недавних братьев по оружию. Не спускали с них глаз и мы. Слава богу, все обошлось.

В ночь на 9 мая, в предчувствии какого-то великого, как чудо, свершения, конкретное выражение которого никто не представлял, мы никак не могли заснуть. В комнате, где обитало нас не то 6, не то 8 полковых командиров и штурманов, при зашторенных окнах горел свет, а мы, завалясь на койки, все еще продолжали друг с другом переговариваться. Потом вскакивали, прохаживались вдоль стен или выходили за дверь на очередной, уже одуряющий перекур. Кто-то безнадежно крутил невесть где и как добытый старый приемник, вылавливая на чьих-то славянских языках обрывки фраз, вроде бы свидетельствовавших об окончании войны, но такие комбинации слов мы ловили и раньше, еще с начала мая, а война все шла и шла.

И вдруг за стенами дома неожиданно поднялась оглушительная стрельба.

Я выключил свет и распахнул окно. Откуда и кто вел огонь – понять невозможно. Мы и сами потянулись к пистолетам. Никто в первую минуту не подумал о действительной причине поднявшейся канонады. Не так эта весть должна была прийти к нам, да и жаль было бы разочаровываться в надеждах, поддавшись заблуждению. Может, банда прорвалась в город? Дело вполне возможное – шаек вокруг хватало, а слухов о них – еще больше. Но кто-то, пробегая внизу, исступленно орал:

– Победа-а-а! Победа-а-а!

Через минуту и мы, скатившись на землю, палили в ночное небо из всех пистолетных стволов. Нас охватили одуряющая взволнованность, необъяснимое состояние, было чувство утраты

реальности.

Возле штаба полка появился командир корпуса Логинов, его штаб находился рядом с нашим. Побаиваясь, не без оснований, за опасные последствия беспорядочной стрельбы, он сквозь невероятный треск пробил наконец до нашего сознания команду:

– Построить полк!

Стрельба постепенно умолкла. Шапошников окончательно остудил страсти, построил всех в шеренги и доложил комкору.

– Зарядить оружие! – скомандовал он.

Когда мы снова замерли, Евгений Федорович поздравил нас с Победой, поблагодарил за боевую доблесть и вечной славой помянул павших в бою. По его команде полк трижды грохнул салютом в честь Победы и отправился, как он потребовал, в общежитие на отдых.

Какой там отдых!

Разгоряченные и взволнованные, мы вернулись в свою комнату, распахнули при полном освещении все окна и, не зная, как выплеснуть свою взволнованность, пели, хохотали, паясничали и вместе с тем обреченно взирали друг на друга: радость наша явно не дотягивала до логического завершения. Ничего не поделаешь, никуда не уйдешь – уж не в такие праздники без вина не обходились, а тут – такое!!! Но на дворе ночь и никаких знакомых шинкарей.

Черти вы, черти! Да если б вы знали, что лежит в моем чемодане, дожидаясь этого дня, вы, пожалуй, не заглядывая вперед, давно извлекли бы этот, ставший сейчас бесценным, дар и нашли бы повод разделаться с ним раньше. Это был именно дар. Однажды наш оружейник Арзали Алхазов в случайном разговоре под крылом самолета заговорил о доме, о родных, что живут где-то в горах, на Кавказе, и о том, что писем оттуда почти не бывает. Всю войну напролет прожил он на аэродроме, спал – если спал, то где и на чем? – день и ночь, как заводной, выбиваясь из сил, катал и подвешивал бомбы и, казалось, только для этого и был сотворен, а у него где-то дом, семья, уже очень немолодая мать. Да что ж это мы, без него не управимся? Я взял да и оформил для него отпуск, чтоб хватило и на дом, и на дорогу. И вот в конце апреля, вернувшись в полк, Алхазов принес мне литровую бутылку великолепного крепковатого домашнего вина.

– Это вам, товарищ подполковник, мама прислала.

Как отказаться от материнского подарка?

Теперь я, важничая и не торопясь, выставил его на стол. Что творилось! Для новой волны ликования уже не хватало слов – витали одни междометия! Всем досталось совсем понемногу, да и вино, при всей его кавказской крепости, «достать» нас никак не

могло, но ритуал был соблюден, и тем мы были счастливы.

Стрельба за окнами утихла, ночь вроде успокоилась, но без несчастья не обошлось.

Чувствуя на душе крепкий грех за откровенное отлынивание от боевых полетов, из-за чего испытывал неловкость, участвуя во всеобщем ликовании, молодой штурман Огурцов, хватив лишку, ушел подальше от общежития и в незнакомых переулках, предавшись уединенной радости, открыл опасную пистолетную стрельбу.

Встретившаяся ему группа поляков тоже была на взводе и не без оружия. Возникла стычка, в которой Огурцов был убит. В его планшете обнаружилось письмо от матери, в котором она умоляла сына пожалеть ее, поостеречься, не летать на боевые задания, поскольку война идет к концу и без него другие вполне управятся. Огурцов был послушным сыном, но смерть нашел неудачную. Жаль было парня. А вернулся бы домой – героем бы был!

Днем в полку состоялся торжественный и очень веселый обед. А на рассвете другого дня Александр Иванович приказал снарядить для полета наш полковой «Дуглас», вкатил в него свой командирский «виллис» и, пригласив с собою начальника штаба Рытко, нового старшего штурмана Ивана Киньдюшова и не забыв меня, повел машину на Берлин.

Сели на аэродроме Вернойхен. Среди массы самолетов, стихийно, как и мы, навалившихся на этот сосредоточивший на себе все мировое внимание город, нам еле удалось отыскать свободный пятачок для стоянки. Спустили «виллис», уселись и двинулись в густой толчее разномастных, со всего света автомобилей в поверженную столицу рейха. По обочинам, толкая и таща груженные домашним скарбом тележки и велосипеды, брели, возвращаясь в свой город, вереницы испуганных, со страдальческими глазами берлинцев. Город кое-где еще дымился и лежал в жутких руинах. С уцелевших окон и балконов свисали, прося пощады, белые простыни капитуляции. Возле солдатских походных кухонь стояли с кастрюлями очередишки чопорных немок и растерянных детей.

Не расспрашивая пути, в общем, плывущем в одном направлении потоке машин, мы выскочили к рейхстагу. Весь в проломах, ожогах, густых оспинах вмятин и сколов, вдоль и поперек исписанный именами советских солдат, он был мертв, и по его огромному телу, как муравьи, бегали человеческие фигуры. Наверное, за всю свою жизнь его, живого, грозного и величественного, не фотографировали столько, как в этот день, мертвого.

Постояли мы и у Бранденбургских ворот, прошлись по Унтер-ден-Линден. Трудно было представить себе этот город в блеске витрин и реклам, помпезности театров и храмов, беспечным и цветущим, переполненным самодовольной щегольской военщиной, респектабельными бюргерами и экзальтированными дамами, исторгающими восторженные клики на зрелищах военных парадов и факельных шествий; город, откуда исходила, заражая всю нацию, аура своей исключительности, слепая вера в божье предопределение властителей мира. Все слетело, как прах, – и дух, и плоть былого величия. Только высились, как старые прокуренные зубы, почерневшие в пороховой копоти расстрелянные дома, корчились разбитые дороги да жалко пыжились на пьедесталах продырявленные изваяния прусских завоевателей.

Так выглядела, кажется, вся Германия. Когда теперь эта заблудшая в своих призрачных притязаниях нация поднимется из пепла? Через полвека? Век? Да поднимется ли?..

Но не менее странно и удивительно было видеть на известных всему миру аллеях, площадях и проспектах, среди теней и скелетов великих архитектурных творений, еще хранивших в этом крупнейшем центре буржуазного мира следы веков и человеческой культуры, разгуливавших вразвалочку, еще не остывших от недавних боев и не освободившихся от оружия, в иссеченных и продымленных шинельках, покуривавших советских солдат и офицеров, наших бравых стариков усачей, восседавших на скрипучих бричках с впряженными в них русскими лошадками, а то и воловьими парами.

Встречались и явно цивильные, московского покроя, фигуры в новеньких, мешковато сидящих гимнастерках с наскоро пришпандоренными полковничьими погонами. У них тут какие-то важные государственные дела, но выглядят беззаботно и на приветствия младших по званию приподнимают косо сидящие картузы.

Тут же фланировало с развеселой непринужденностью разночинное в ладно сидящих нарядных военных костюмах воинство союзных держав.

Картины, встречавшиеся в тот день, воистину поражали на каждом шагу своей контрастностью, неповторимостью, парадоксальностью, а скорее всего, неправдоподобностью. Театр абсурдов.

День клонился к вечеру, и мы почувствовали, что без комендантского покровительства нам здесь не обойтись – ни поесть, ни переночевать. Опросом советских патрулей мы нашли, наконец, на Вильгельмштрассе коменданта одного из районов

Берлина – молодого, симпатичного, боевого пехотного подполковника. Он нас встретил по-братски, накормил, устроил небольшой отдых, показал новые уголки Берлина и уже в глубоких сумерках повез в подземные бункера рейхсканцелярии Гитлера. Многие помещения еще сохранялись без особых разорений, и все, что заполняло их – обстановка и оборудование, – вызывало у нас особый интерес и любопытство, отчего мы задержались там изрядно, а когда по ночному, без городского освещения Берлину тронулись в комендатуру – не тут-то было; дорога наша неведомо где затерялась, и все попытки найти ее были тщетны. На улицах мертво, в окнах ни огонька, подъезды гулки и пусты, зато где-то вдали, а то вдруг поближе слышались автоматные очереди, одиночные выстрелы, а иногда раздавался и пушечный басок. А мы все мечемся, наугад бросаемся во встречные повороты.

Вдруг фары зацепили человеческую фигуру. Александр Иванович, сидевший за рулем, рванул скорее к ней. То был простенько одетый старик, немец. Все затараторили, повторяя одно и то же слово – «Вильгельмштрассе», но дед опешил и молчал, со страхом разглядывая нас. Пока я рылся в своей памяти, пытаясь что-то выковырять из скудного школьного запаса слов, чтобы связать вразумительный вопрос по-немецки, меня опередил комендант:

– Во ист Вильгельмштрассе?

Старик стал что-то очень пространно объяснять, из чего я выделил знакомое мне слово «цурюк». Другим не удалось и это.

– Братцы, – обрадовался я, – он сказал «цурюк». Это назад.

Повернули обратно, впереди лежала длинная улица, и мы не знали, сколько надо ехать «цурюк». Александр Иванович снова вернулся к ночному пешеходу, взял его на борт, и, успокоенные предстоящим успехом, мы помчали по той же дороге. Наш «гид» молчал, а мы все ехали и ехали. Наконец остановились и переспросили его, далеко ли, мол, Вильгельмштрассе. Из новой тирады я снова уловил «цурюк».

– Выходит, проехали, товарищ командир. Поворачивайте обратно.

Полуночный немец еще несколько раз поддавал нам «цурюк», а мы все носились взад-вперед, пока раздраженный Александр Иванович не высадил его из машины и в общей тишине, наступившей в нашем «экипаже», случайно не влетел на большую площадь. Тут он выключил мотор, вылез на капот и, подложив ладонь под щеку, подобрав ноги, заснул. Мы спали сидя, не покидая своих мест.

Утро наступило быстро. Появились люди. Площадь

называлась Александерплац. Вильгельмштрассе оказалась совсем рядом.

Оскандалившийся комендант в своей резиденции снова обрел уверенность, ублажал нас роскошным, с тостами, завтраком, одарил на память изящными карманными пистолетами и проводил на аэродром.

Что дальше? Нашествие нетерпеливых. Время сводить счеты. Возрождение. А может, реванш? Близнецы, да не братья. Ой, туманы мои, растуманы. Изгнание

Это, кажется, пережили все. До самой последней минуты войны фронтовой народ не очень задумывался над своей послевоенной судьбой. Но вот война отошла, прошумели первые дни ликований.

Что дальше?

Послевоенная жизнь не могла стать простым продолжением той, прерванной, что была до войны. Слишком много изменилось с тех пор в жизни человеческого общества и не только в общей структуре народного бытия, но и в каждом из нас. Мирную жизнь предстояло начинать заново.

Наступила полоса аттестований офицерского состава. Одни должны были уйти, израсходовав возраст и здоровье, других надлежало изгнать за профессиональную бездарность и нравственную непригодность. Была третья категория – те сами решили сменить свое летное ремесло на другие, «земные» профессии. В строю оставалась наиболее крепкая и здоровая во всех измерениях часть авиационных кадров.

По гарнизонам еще фронтовой дислокации расползаются различного рода московские комиссии и инспекции – народ строгий, непреклонный. Все-то они знают, во всем разбираются. О существовании многих видных в званиях персон мы и не подозревали, пока шла война, а они, оказывается, где-то были, помнили о нас и еще с большим нетерпением, чем мы, ждали конца войны. Щеголеватые, подтянутые, даже с медальками, а то и орденами, куда нам до них?

На первых провалах мы срочно вырабатываем тактику общения: как ответить, что предложить для проверки, а что упрятать, утаить. Опыта в этом деле у нас никакого. Их же задача – мы это поняли сразу – показать, что мы ни черта не умеем, ни на что не способны и вообще ничего не значим. В жестких спорах с чинарями помельче нет-нет да и срывалось с их языка: «Кончилось ваше время». В летных делах эти давно уже не

летающие рыцари закона и порядка вводили свою диктатуру, занудно вдалбливали азы еще довоенных постулатов организации и методики летной работы, подтверждая правоту принципа, сформулированного Бернардом Шоу: «Тот, кто умеет, – делает сам, кто не умеет – учит других».

Как в холодную воду погружались авиационные командиры в первые дни мирной жизни, но эту купель нужно было пройти и выдержать.

Мое спасение от нашествия «торговцев в храме авиации» приходит неожиданно. Однажды в коридорах общежития на все голоса зазвучали оклики моей фамилии – срочно требовали в штаб.

– Собирайся, – сказал Александр Иванович, – на аэродроме тебя ждет попутный «Дуглас». Полетишь в Москву, в Монинскую академию на курсы.

Документы были готовы, чемодан я утрамбовал мгновенно, бросил его в трофейный «Ханемак» и, подкатив к самолету, влетел в его фюзеляж. Тотчас и порулили. Прощай, полк! Надолго ли?..

Учился я без особого рвения – рядом была Москва. Голодноватая, неустроенная, но веселая, неунывающая. Бушевала богема, влекла к себе задиристой вольницей и беззаботностью. Появились новые интересные знакомые, среди фронтовых поэтов и молодой литературной братии – друзья и даже сердечные увлечения. Этот мир потихоньку затягивал, но в нем я не находил опоры и вскоре почувствовал, что пора себя превозмогать. Алексей Фатьянов, в ту пору популярнейший поэт, молодой, красивый, любивший и умевший не по времени франтовато, но со вкусом одеваться, увещевал меня:

– Ты что, еще не налетался? Давай в литинститут. Примут.

С авиацией я не намерен был расставаться. Это была моя неразделимая привязанность, первая и главная жизнь. Вторая не стоила первой, но она была. И без нее потускнела бы главная. Может, это и стало той причиной, из-за чего после окончания курсов я так решительно отказался переходить на стационарную академическую учебу, в чем прямо-таки по-отечески и упрашивал, и убеждал меня начальник курсов генерал Е. А. Воробьев.

Курсы, поднатужась к их завершению, я закончил не хуже других, хотя в выпускную характеристику мне все-таки вклепали: «Мог бы учиться лучше».

К лету вернулся в свой полк. Стоял он в 70 километрах от Киева, в Узине. Грунтовый аэродром. Три ангара. Казармы. Небольшой офицерский городок с полудюжиной уцелевших двухэтажных домов. Большое село. Жуткое бездорожье. Ни света,

ни канализации. Родные пенаты!

Александр Иванович был уже подкошен. Ему инкриминировали какие-то командирские грехи, часто вызывали «куда следует» и, наконец, сняли с должности, назначили командиром эскадрильи и отправили на Дальний Восток. Там он, поскольку званием не соответствовал служебному положению, снял папаху и при полковничьих погонах ходил в ушанке.

Да не единственной жертвой был он в той разыгравшейся вакханалии расправ, что обрушилась на командные эшелоны авиации, и не только ее.

Вслед за командующим ВВС Александром Александровичем Новиковым посадили в тюрьму почти весь его Военный совет. Позже был смещен и остался не у дел командующий Дальней авиацией Александр Евгеньевич Голованов. Срезали Евгения Федоровича Логинова, назначив с понижением заместителем командира корпуса, в другое «хозяйство». Подкатывались и к Тихонову – он это чувствовал, но успел уйти в академию.

Изъяли всех, кто побывал – долго ли, немного – в немецком плену. Одних отпустили «с богом», и тем они были счастливы, другим припаяли срок. После того, как в нашем полку пошуровал новый член Военного совета Дальней авиации генерал Веров, человек наглый и нравственно нечистоплотный, изгнали оклеветанными как «презренных пленников» двух командиров эскадрилий – Смирнова и Тонких, а за ними и начальника штаба полка, боевого штурмана Ивана Ивановича Васькина. Все они в разное время оказались сбитыми над территорией противника, но на совесть их не пало ни единого пятнышка вины – ни перед людьми, ни перед властью. А была бы – так просто не отпустили бы. Нет, перед властью, выходит, была, раз она им плена простить не сумела.

Мы только успевали молча ахать, узнавая одну ошеломляющую новость за другой об увольнениях и арестах боевых офицеров.

Жизнь, однако, отличалась не только этим. Происходили серьезные изменения в организационной структуре ВВС и уж совершенно принципиальные – в дальнебомбардировочной авиации. В апреле 1946 года 18-я воздушная армия была преобразована в Дальнюю авиацию Вооруженных Сил СССР в составе трех крупных воздушных армий, а их корпуса, дивизии и полки обрели статус тяжелобомбардировочных. К тому, надо думать, вынуждали более чем серьезные обстоятельства новой, послевоенной обстановки.

Спеша явить миру, а паче всего Советскому Союзу, свою

небывалую силу, Соединенные Штаты не остановились перед разрушением двух японских городов ударами атомных бомб. Холодные ветры военного противостояния подули и из других пределов Запада. Вполне понятно, что руководство нашей страны просто обязано было иметь в своих руках, как ответную меру, стратегическое ударное средство, роль которого поручалась Дальней авиации в ее новом образе.

Но, как ни странно, и на этот раз нашу организационную перегруппировку сопровождали удивительные внутрикулуарные события, невольно наталкивающие на мысль: уж не они ли явились первым толчком для очередных преобразований?

В начале марта Сталин неожиданно снял с должности командующего ВВС (в том же марте получившего ранг главнокомандующего) А. А. Новикова. В общих чертах – ему инкриминировалась чистейшая нелепость: принятие на вооружение заведомо некачественных самолетов, в связи с чем синхронно был отстранен от работы, а позже и арестован нарком авиапромышленности А. И. Шахурин.

Для расследования прегрешений командующего ВВС была назначена высокая комиссия во главе с заместителем министра Вооруженных Сил Н. А. Булганиным (министром был Сталин). Но фактически руководил и наиболее активно работал в ней Голованов. Он сразу оценил ситуацию и не замедлил поставить вопрос об изъятии из состава ВВС 18-й воздушной армии и преобразовании ее в самостоятельную структуру. Процедура не затянулась, и 6 апреля такое решение состоялось. Командующим Дальней авиацией был назначен А. Е. Голованов.

Комиссия, в немалой части состоявшая из крупных авиационных военачальников, долгое время и еще совсем недавно подчинявшихся Александру Александровичу, броситься ему на выручку не посмела, зато ожиданиям товарища Сталина подыграла удачно. В ночь на 23 апреля А. А. Новиков был арестован. Сталин с ходу отмерил ему 5 лет тюремного заключения, оставив судьям право лишь зафиксировать этот срок.

Вот такой получился «пасьянс». Так что еще неизвестно, что тут первично, а что вторично – военные ли ветры или… И не похож ли этот «эпизод», на фоне внешне незримого разлада взаимных отношений двух главных маршалов, на голововановский реванш после хельсинкского «поражения» в декабре 1944 года?

Как бы то ни было, новая послевоенная структура дальнебомбардировочной авиации энергично разворачивала свои пока еще не очень могучие крылья. В самом деле, что мы могли в то время противопоставить атомной бомбе и ее носителю – бомбардировщику «Б-29»? Вожделенная бомба и наш «Ту-4» были

пока в работе, а на оставшихся после войны не только «Ил-4», но и считаных четырехмоторных «Пе-8» мы могли в лучшем случае дотянуть до европейских целей.

Я пока командир полка, и эти вопросы если и волнуют, то лежат за пределами моих непосредственных командирских забот. Полк должен уверенно летать во всех условиях погоды и времени суток, метко бомбить, преодолевать сопротивление противника и уметь изготавливаться для боевых действий в кратчайшее время. Это мой долг и командирское кредо. С него я не сползал. Но сколько разного рода «мероприятий» навешивалось на это главное дело, в значительной части не имеющих к нему прямого отношения! Приказы и директивы, не подкрепленные материально и не учитывающие реальные обстоятельства жизни гарнизонов, водопадами обрушивались на полки, и, если бы сложить потребное время на их воплощение, не хватило бы всей бессонной человеческой жизни. Потому и выполнялись они поверхностно, вызывая, естественно, новые их потоки, одновременно, как инфекцией, поражая офицеров необязательностью, равнодушием и даже привычкой ко взысканиям. Однажды, в преддверии семидесятилетия со дня рождения товарища Сталина, с моей учетной карточки, как праздничный подарок, больше напоминающий амнистию, приказом по воздушной армии было одним махом списано не то 26, не то 28 накопившихся за несколько лет взысканий.

Командиры и начальники штабов, клейменные греховными метинами, чувствовали себя заложниками старших инстанций, и при малейшем срыве каждого из нас готов был беспросветно накрыть накопленный ворох обвинений, хранившихся до случая в казенных папках.

Не знаю уж, по чьей высокой инициативе, но в боевой подготовке частей Дальней авиации стал культивироваться воздушный боевой порядок «строй рой». Так ли назывался он у американцев, когда они на своих бомбардировщиках «Б-17» совершали групповые челночные рейды в плотных, эшелонированных по высоте боевых порядках с аэродромов Советского Союза в районы Южной Италии и обратно, нанося по пути удары по немецким объектам, но у нас закрепилось именно это название аналогичного построения бомбардировщиков Дальней авиации. Трудно сказать, насколько точно был скопирован строй наших недавних союзников, но, преследуя при этом главную цель – создать условия высокой концентрации бортового оборонительного огня на любом направлении возможных атак истребителей противника, – он был вместе с тем невероятно громоздок, неповоротлив и совершенно непригоден

для полета в облаках. Сколько сил и времени отнимал он только на одно построение в единый боевой порядок целого корпуса! Тут сжигалось столько топлива, что фактически ни до одной более или менее дальней цели этот огромный, плывущий в небе табун дотянуться уже не смог бы.

Мы ждали появления нового самолета, но не предполагали, что им окажется двойник американского.

Весной 1945 года, еще до атомных ударов по Хиросиме и Нагасаки, на Дальнем Востоке, в районе Приморья, после массированной бомбардировки объектов Японии вынужденно села пара подбитых стратегических бомбардировщиков «Б-29». Этот неожиданный «дар божий» породил не менее неожиданную идею. Сталин приказал трофеи перегнать в Москву, а А. Н. Туполеву – один к одному скопировать «американца». Конечно, такое задание чувствительно уязвило Андрея Николаевича: крупнейший авиаконструктор, машины которого всегда превосходили все известное в мировом самолетостроении, вдруг обязан был взяться за копирование чужой модели. В то время он уже вовсю работал над новым четырехмоторным бомбардировщиком «Ту-64» с более высокими, чем у «Б-29», летными и боевыми характеристиками, но Сталин отверг его предложение и потребовал прежде построить именно копию «сверхкрепости».

Задача, как ни странно, оказалась невероятно сложной, но в высшей степени плодотворной. Дело в том, что туполевский проект был рассчитан на существовавшую в то время и не получившую за годы войны существенного развития советскую технологию самолетостроения, а вырвавшиеся вперед в этой области американцы, пока шла война, им не особенно мешавшая, владели уже иной, более совершенной и перспективной технологией. И действительно, в ходе создания под грозным сталинским оком американского двойника в нашей авиационной промышленности, да и в целом ряде смежных отраслей технической индустрии, произошла воистину грандиозная технологическая революция, форменный прорыв в новые области материаловедения, электроники, приборо– и машиностроения, позволивший в невообразимо короткое время создать на уровне мировых достижений в науке и технике принципиально новые образцы летательных аппаратов, в том числе и реактивных, и развивать эту тенденцию дальше.

На подходе виднелась и атомная бомба. Встреча ее с самолетом «Ту-4» была близка и неминуема. И хотя носителям атомных грузов дальности полета до вероятного противника номер один, сидевшего за океаном, с арктических баз хватало

только туда, а обратного пути уже не было, верховное руководство, а значит, и нас, верных и преданных, это вполне устраивало.

Но главное и самое важное состояло в другом: Соединенные Штаты, к своему великому огорчению, утрачивали монополию на безответные атомные удары. Шантажировать мир без риска получить ответный ход стало опасно.

«Ту-4» пошел крупной серией сразу на двух мощных волжских заводах.

А нашими полетами в «строю рой» все еще на «Ил-4» преследовалась, вероятно, опережающая цель – подготовить летный состав для боевых действий на перспективных бомбардировщиках в плотных массированных построениях, хотя бессмысленность этой идеи в новых условиях ведения войны становилась все более очевидной, и мы постепенно переключились на ночные действия и более мелкие боевые порядки.

Мой полк был крепок, летал уверенно, хорошо бомбил и метко поражал воздушные цели. При общей в авиации высокой аварийности нас эти несчастья обходили стороной.

Но, боже, как бедно и тяжко мы жили! В периоды распутицы, коих хватало сверх всякой меры, аэродром замирал. Наш чернозем раскисал, расползались дороги, городок намертво изолировался от внешнего мира. Жива была только восьмикилометровая, для нужд сахарного завода, железнодорожная ветка, по которой, если идти пешком по шпалам, можно добраться до ближайшей станции. В непогоду, когда ни проехать, ни подняться на самолете, я не раз пересчитывал те шпалы туда и обратно, то торопясь в штаб дивизии на очередное совещание, которые сверх меры любил проводить Василий Гаврилович, то возвращаясь в полк. Наши дома и казармы освещались свечами и керосиновыми лампами. Несчастный дизелек лишь иногда по вечерам давал свет в служебные помещения. Мне все не удавалось ни найти приличный генератор, ни добыть вдоволь топлива, ни разжиться стройматериалами, чтоб хоть как-то поправить быт гарнизона.

Признаться, хозяйственником я был никудышным, а профессионалы, как на подбор, ленивы и бездарны. Ничем себя не проявив, они норовили с порога поскорее удрать из этого проклятого гарнизона на легкие хлеба столоначальников в высоких тыловых управлениях.

Всякого рода мои заявки и рапорты с просьбой хоть чем-то помочь, безвестно тонули в старших штабах. На личных докладах в окружных кабинетах генеральские чины снисходительно

похлопывали меня по плечу, безбожно врали, выдавая пустые обещания и чуть ли не выталкивали за порог, стараясь поскорее избавиться от моей назойливости. Начальство постарше вообще избегало появляться в нашем гарнизоне, чувствуя свою беспомощность перед горой житейских проблем. Да и дорог боялись. Собравшись к нам, никто не мог рассчитывать на скорое возвращение к себе. Обыкновенного воспаления аппендикса было вполне достаточно, чтобы «безвозмездно» отдать богу душу. Однажды под такой угрозой оказался наш радист. Госпитальные хирурги – только в Киеве и в Виннице, а на нашем аэродроме при посадке даже на «По-2» можно было легко стать на нос, а то и перевернуться на спину. Наконец договорились с пилотом: он будет садиться посреди строя между шеренгами солдат и офицеров с двух сторон, чтобы при уменьшении скорости пробега можно было ухватить самолет руками и удержать его от подъема хвоста. Так и произошло. Только было собрался «По-2», зарываясь колесами в грязь, приподнять хвост, как на стабилизаторе повисли дюжие ребята и приложили его к земле. Радист был спасен. Но хирурги улетели от нас не скоро, пока не подсох на аэродроме небольшой пятачок.

Страшно бедствовали семьи, особенно те, что снимали углы и комнаты в деревенских хатах. Военторговские магазины пустовали, а обрушившаяся на народ послевоенная дороговизна могла доконать хоть кого. Но жизнь еще на чем-то держалась. В клубе, разместившемся в обыкновенной трехкомнатной квартире со снесенными внутренними стенами, длинными вечерами женский хор репетировал «Ой, туманы мои, растуманы», да замполит Халаимов со своими пропагандистами читал доклады о классовой борьбе, империалистической угрозе и руководящей роли партии.

Был, правда, в селе еще один «очаг культуры» – клуб сахарного завода, но туда «на кино» со всей округи собирались пьяные орды, и трезвой душе места там не находилось.

Люди вместе с тем понимали, что первый послевоенный год не мог предложить им ничего иного, и свои страдания переносили безропотно, не унывая, со светлой верой в перемены к лучшему. Ведь победили, как же может быть иначе?!

Летом жизнь упрощалась, становилась оживленнее – дольше светило солнце, отогревались промерзшие стены. Затевались футбольные игры, по вечерам на свежем воздухе крутили новые фильмы, иногда выбирались на речку.

В этой унылой беспросветности полеты были, кажется, единственным неподдельным утешением. Когда подсыхал аэродром, покрывался травкой или схватывался морозцем со

снежным покровом, летать было приятно, а житейские невзгоды на время отступали, и мы снова чувствовали себя совсем не лишними на этом свете.

С некоторых пор все чаще стал побуркивать Василий Гаврилович:

– Командир полка – холостяк? Неприлично!

Я отмалчивался, не особенно задумываясь над этой проблемой и даже несколько побаиваясь утраты личной свободы.

Но к тому времени, когда стал ворчать Василий Гаврилович, я осторожно ухаживал за Наташей – киевлянкой, студенткой пединститута, с которой меня познакомили близкие мне люди. Жила она вдвоем с матерью, учительницей-математичкой, в великой бедности. Отца, крупного агронома, преследуемого НКВД и доведенного на допросах до состояния крайней депрессии, прямо в больнице во время киевской оккупации расстреляли немцы.

Виделся с Наташей редко, но в летнее время иногда по воскресеньям прилетал в Киев на «По-2» и, пройдя рядом с ее балконом, куда она выскакивала, помахивая руками, садился на аэродром Жуляны, привязывал машину к штопорам и отправлялся в город. Не было для Наташи, да и для меня, большего наслаждения, чем театры. Туда мы к вечеру и торопились. Ночевал в гостинице, а на рассветной зорьке в понедельник запускал свой «По-2» и летел в полк. В сорок седьмом мы поженились. Как оказалось, без ошибок и на всю жизнь.

Когда ночью с дороги впервые вдвоем мы вошли в мою квартиру, было от чего остолбенеть: на всех стенах горели ярко-красные, в знаменах, плакаты с броскими призывами: «Все на выборы!», «Все на выборы!» А перед нами стоял весь сияющий солдат-ординарец (после войны была такая должность при командире полка) Иван Тарасов. Догадываясь о возможном моем приезде не в одиночку, он решил к такому знаменательному событию хоть как-то облагородить квартиру, в которой были совершенно голые стены и самая простая солдатская обстановка – стол, кровать, шкаф, книжные полки. После недавних выборов в местные советы в клубе завалялись неизрасходованные призывные плакаты, которыми Иван счастливо и воспользовался. Я не хотел его огорчать и «оформление» снял не сразу.

В конце следующего дня Наташа попросила пройтись со мною по городку. Не имея понятия, что такое гарнизон, она не замечала того, что прекрасно предвидел и видел я: со всех окон на нас были нацелены расплюснутые в стеклах дамские носы. Все должны были знать и оценить на свой вкус, что за жену привез

себе командир.

Бед в полку было немало. В таких жутковатых условиях бытия пошатывалась дисциплина, а если учесть, что в те годы для солдат и сержантов была установлена 8-летняя без отпусков продолжительность срочной службы, можно было не удивляться ни срывам, ни провалам в армейской жизни. Переживали солдаты еще и от того, что, оборвав в военные годы учебу в школе – кто на восьмом, а кто и на девятом или десятом классе, – сейчас стояли перед мрачной перспективой навсегда остаться без аттестатов зрелости. Тут и пришла мысль, что для них хорошо бы открыть вечернюю школу и дать возможность окончить ее, пока идет срочная служба. Хотя армейским законам это противоречило, я решился. Местные наробразовцы пошли навстречу, и школа заработала. Как счастливы были солдаты на выпускных вечерах при вручении им аттестатов! Очень многие после демобилизации сразу поступили в институты.

Но это была только часть солдатского состава. Другая, более крупная, состояла из людей малограмотных, не искавших толку ни в науке, ни в других полезных занятиях, и помочь им было нечем.

На третьем году моего полкового командирства я был вызван на заседание Военного совета воздушной армии. Ничто не предвещало бури, но в ходе рассмотрения вопроса о состоянии дисциплины мой полк ухватили крепко. И было за что. Солдатские «номера», да случалось и в офицерском исполнении, одухотворенные деревенским самогоном, впечатляли. Разговор шел хоть и бурный, но деловой, с пониманием обстановки и желанием (за резкостью суждений я это чувствовал) поддержать меня, даже в чем-то помочь. Все шло к этому.

И тут выпорхнул Бойко, все еще начальник политотдела дивизии – человек невежественный и бездеятельный, но с амбициями. Только накануне Военного совета, пригласив себе в компаньоны начальника политотдела армии Точилова, навестил он наш полк и с первых минут был страшно раздосадован дорожной слякотью, окропившей его зеркально сверкавшие сапожки. Высокие вояжеры – ни тот, ни другой, как дали мне понять, – в моем обществе не нуждались, поскольку имели намерение «поработать с политсоставом, не отвлекая от дел командира». Ну, что ж, там все в порядке: планы партийно-политической работы имеются и аккуратно выполняются, политико-моральное состояние личного состава, коль правильно понимают политику партии, здоровое… Но, как оказалось, это

была, так сказать, «тайная вечеря», где главным предметом обсуждения были не планы, а моя фигура. С тем, обойдясь без ночевки, политотдельские начальники и убыли. И вот теперь Бойко крушил меня со всей возможной яростью, не оставляя надежды уйти отсюда целым. Он уже давно ко мне прицеливался и, наконец, решил бабахнуть – авось сразит!

Я потихоньку взвинчивался и вдруг, слетев с тормозов, помчал прямо на этого черного таракана (он был смугл, черноволос и усат), напомнив ему, что он и в полку-то был всего однажды, обозначив себя пустыми разговорами и торопливым исчезновением без малейшей попытки хотя бы заглянуть внутрь наших бед и невзгод, а судит по наговорам и донесениям.

Политотдел – штука серьезная: одного затронешь – поднимаются все. Как градом камней, забросали меня обвинениями в смертных грехах армейские «инженеры человеческих душ», даже те, кто ни разу не был в нашем полку, для кого он был незнаком и безразличен.

Командиры помалкивали. Командующий генерал Аладинский мрачнел. Больше всего на свете он боялся собственного мнения, тем более пасовал перед политотдельским. А те с чувством задетой корпоративной чести требовали «сатисфакции» – снять с должности.

В общем, они были правы. Обстоятельства, сложившиеся в полку, оказались сильнее меня. Пересилить я их не смог, и, значит, нечего искать спасения. На строгость взыскания не жалуются, сказано в Уставе. За должность я не держался. Дорожил летной работой, без которой, надеялся, не останусь. Но было страшно досадно, что этот губительный огонь был открыт из засады, откуда я его не ждал, хотя сам же и вызвал на себя.

Наконец, после короткого совещания, для чего меня на пару минут выставили за дверь, Аладинский встал, немного замялся и тихим голосом объявил о решении снять меня с должности командира полка и назначить с понижением.

Не довольствуясь случившимся, уже после совета предо мною вдруг запрыгал Точилов, грозя отстранить от летной работы и назначить командиром технической базы. Знал, иезуитская душа, что было самым страшным для меня. И ведь юридических прав на то не имел, но был уверен: настоит, а то и просто скажет – назначат. Единоначалие, как известно, в нашей армии утвердилось на так называемой партийной основе. Но эта «надстройка» значила куда больше, чем сам «базис».

Порядок был во всем. При таком обороте дела полагалось партийное взыскание. Там же, на армейской парткомиссии, мне его и влепили – выговор.

Василий Гаврилович, мой комдив, в ту пору был в отпуске, отдыхал на юге (чем, к слову, и воспользовался Бойко), а возвратясь, был очень удивлен разыгравшимся фарсом, сожалел, что не мог заступиться. И слава богу, что не мог. Вздумал бы – на том ристалище ему несдобровать: за откровенное непочтение к «бойкообразным» с ним быстро свели бы счеты.

Жаль было уходить изгнанником из родного фронтового полка, отдавать его человеку со стороны, войну пропустившему «сбоку». Но оставлял я свой Гвардейский Краснознаменный слетанным, хорошо подготовленным для боевых действий и днем, и ночью. В этом не смогли упрекнуть даже ополчившиеся на меня армейские громовержцы.

Дня через два в моей квартире раздался звонок маршала авиации Николая Семеновича Скрипко, замещавшего в ту пору уже снятого с должности А. Е. Голованова. Маршал очень участливо спросил о моих намерениях, предложил учебу в академии, но я снова отказался и попросил назначить на любую летную работу и, если можно, на новой технике. Николай Семенович пообещал пойти мне навстречу. Я ушел в отпуск, уехал в Киев и позванивал в штаб корпуса.

«Суперфортресс» по-русски
Теперь «туда» мы дотянем.
Рокировка. Пока не поздно

Невообразимая радость охватила меня, когда узнал о назначении заместителем командира полка к Василию Ивановичу Морозову, полк которого одним из первых готовился перейти на новенькие «Ту-4».

Василия Ивановича я знал еще во время войны. В братском полку одной с ним дивизии он был не только прекрасным, всеобще и глубоко уважаемым комиссаром, но и безотказным и решительным боевым летчиком. Побывал он и в комиссарах дивизии, но в середине войны, как и было ему поручено, сформировал новый полк и стал его командиром. Прекрасно знали мы друг друга и после войны, нередко встречаясь как командиры полков на различного рода совещаниях и сборах то в корпусе, то в воздушной армии.

Хороший, крепкий был полк у Василия Ивановича. И воевал лихо, украсив свое боевое знамя всеми возможными знаками доблести, и после войны выглядел броско. Но странное дело, это, кажется, был единственный полк с такими высокими достоинствами, где не оказалось ни одного Героя Советского Союза в отличие от всех других подобных, «родивших» их кто пять, кто десять и даже куда более. А между тем не вызывала никаких сомнений геройская доблесть, достойная золотых звезд, по крайней мере летчиков Николая Гетьмана, Александра Антонова, Володи Киселева, Ливенцова, штурмана Водопьянова, да и не только их. Скуп, что ли, был на награды Василий Иванович, а злые языки говорили, будто хотел он сперва себя звездой украсить, но и его обошли, хотя достоин был всеми статьями.

Встретил меня Морозов с нескрываемой настороженностью. Из первой же беседы я понял, хотя не все было произнесено, суть его беспокойства. Он предпочел бы видеть своим заместителем скорее выдвинутого с повышением командира эскадрильи, чем сниженного в должности командира полка, поскольку, как показывал его немалый комиссарский и командирский опыт, последние, чувствуя себя уязвленными, несправедливо обиженными, как правило, раскисали в нытье, в поисках сочувствия, впадали в безделье, а то и в загулы, иные же в неуемной жажде реабилитации пытались сковырнуть своего

патрона. Но ни одна из этих химер Василию Ивановичу не угрожала, в этом я его, кажется, убедил сразу, а в общей работе он очень скоро поверил мне окончательно.

Перед тем как сесть на «Ту-4», к моей радости, удалось полетать на американских, оставшихся от войны, двухмоторных «Митчелах» «Б-25» и четырехмоторных «Либерейторах» «Б-24». Обе машины были с трехколесными шасси и тем сближались, хотя и не очень, по манере посадки с «Ту-4», из-за чего, собственно, и затеяны были эти полеты, но независимо от прагматических целей пилотировать «американцев» было очень приятно. Я впервые испытал, управляя этими машинами, помимо вообще приятного состояния полета, доселе незнакомое мне чувство комфорта.

Знакомство с «Ту-4» произошло позже, на Волге, где проходило переучивание в учебном полку полковника Абрамова. Почти две наши эскадрильи на исходе зимы успел допустить он к самостоятельным полетам, а для остальных не хватило погоды и твердого грунта – бурно вмешалась весна. Пришлось Абрамову, чтоб завершить программу, перелететь со своими инструкторами на наш базовый аэродром, где весна уже выглядела совсем по-иному: сверкало солнце, разливалась теплынь и выползала травка, к тому же в отличие от волжского наш аэродром от края до края пересекала новая, широкая и длинная роскошная бетонная полоса.

Абрамов торопился, был недоволен непредвиденной командировкой и программу давал по минимуму – ни одного лишнего провозного полетика. Трех хороших летчиков на глазах у всех «зарезал»: к самостоятельным не допустил и вкатал в их летные книжки такие изуверские выводы, что с ними к тяжелым самолетам уже не подступишься.

Это нас возмутило, но мы помалкивали – бал правил Абрамов. Он еще и капризничал. Для начала потребовал установки вокруг самолетов особого ограждения и особой же, не стыкующейся с уставной, организации охраны (хотя ничего подобного на своем родном аэродроме он не затевал), вынудил отдать ему, оголив дивизию, почти весь колесный транспорт и выставил «для реализации» программу вечернего досуга, которую наши политотдельцы, безропотно воплощая, ублажали «дорогих гостей» вечерними кино, прогулками, экскурсиями по городу и его окрестностям.

По вечерам Абрамов позванивал из гостиницы нашему командиру дивизии Николаю Ивановичу Сажину, бесцеремонно требуя (именно требуя, а не прося) то выселить всех из приглянувшихся ему помещений и передать их в его

распоряжение, то выделить в столовой отдельные комнаты для его экипажей, то обновить им не по срокам подношенное обмундирование. При скудности нашего бытия такие жертвы были весьма чувствительны. Но Николай Иванович, на удивление, был податлив, шел на все, только было заметно, как, с трудом сохраняя внешнюю невозмутимость, он кипел, во всем уступая рыжеусому строптивцу. Может, это было связано с тем, что Сажин и сам переучивался в это время в нашей группе летчиков, но, скорее всего, не хотел давать Абрамову ни малейшего повода, которым мог он легко воспользоваться, чтоб сорвать переучивание, взвалив всю вину на комдива.

Развязка отношений наступила неожиданно и внезапно на исходе абрамовской миссии.

Строго говоря, Абрамов задачу выполнил плохо, отстранив от полетов трех хороших летчиков и скомкав подготовку инструкторов. Но сам он, несмотря на всю очевидность провала программы, пребывал в эйфории триумфатора, в связи с чем накануне отъезда потребовал организовать прощальный митинг, а затем и торжественный обед.

Вдоль самолетных стоянок замер в строю абрамовский полк. Лицом к лицу – наш. Василий Иванович был в отъезде, и его командирское место на правом фланге занимал я. Николай Иванович, наблюдая за церемонией, стоял поодаль. Первым, выйдя вперед и набрав в голосе силу, отметил собственные заслуги (хотя и с местоимением «мы») в деле подготовки нового отряда боевых экипажей стратегических бомбардировщиков сам Абрамов. За ним, примерно в том же ключе, произнесли речи еще два или три оратора.

Я лихорадочно монтировал в голове приличествующие такому событию слова и фразы, чтобы ответить на поздравления и поблагодарить за, так сказать, большой вклад и т. д. В нашем строю стояли и другие офицеры в готовности выступить вслед за мною.

Но когда последний абрамовец закончил речь, раздался голос командира дивизии:

– Полковник Абрамов, у вас все?

– Да, все, – неуверенно ответил Абрамов.

– Подполковник Решетников, ведите полк в гарнизон.

Волосы шевельнулись у меня под фуражкой от такой неожиданности. Вот это да! Абрамову – прямо в нос!

Я вышел вперед, проорал во всю глотку, чтоб слышали на левом фланге, все по порядку команды, и с последней «шагом марш» полк рубанул «ножкой» и зашагал в гарнизон. На стоянке остался строй наших инструкторов, а впереди, опустив плечи и

свесив усы, стоял Абрамов.

Жаль было инструкторов, которые, в сущности, ни в чем не были виноваты, но оказались невольной жертвой столкновения двух командиров. Да и Николай Иванович, человек деликатный, высокой командирской культуры, на этот раз воспользовался не лучшим случаем для сведения накопившихся счетов, но, видимо, другого не предвиделось.

Обед, разумеется, тоже был обыкновенным, по дежурному меню, без тостов, но вечером я собрал наших командиров кораблей, и не с пустыми руками мы всей гурьбой нагрянули к инструкторам, поблагодарили за новые «путевки в небо» и за веселым ужином вконец развеяли их удрученность. Неожиданно, не разрушая атмосферы нашего общения, заглянул в гостиницу, как оказалось, на несколько минут, полковник Сажин. Сказал волжанам добрые слова, внес новое, не без юмора, свойственного Николаю Ивановичу, оживление и окончательно снял с души горьковатые наплывы от митингового сюжета. Мы же с инструкторами засиделись допоздна и расстались по-братски. Был среди них и мой инструктор – замечательный летчик, умница, скромный и добрый человек, капитан Иван Андреевич Щадных, успевший дать мне допуск не только с командирского, но, что было для меня самым важным, и инструкторского кресла.

Казалось бы, тот допуск не бог весть каких высоких достоинств – всего лишь разрешение на полеты днем в простых метеоусловиях по кругу в районе аэродрома. Но большего мы и не жаждали. Ко всему остальному, самому сложному, теперь пробьемся сами.

Учебный полк перед отлетом оставил нам несколько машин, хотя и не первой молодости. На них мы и начали свою самостоятельную жизнь. Потом пригнали пару новеньких с завода. Стало легче.

Тех трех наших летчиков, которых отстранил от полетов Абрамов, подписав вердикт о непригодности к работе на стратегических кораблях, мы не бросили, а сразу же вопреки его предписаниям принялись обучать сами. Через пару летных дней один за другим все трое вылетели самостоятельно и многие годы летали в полку наравне со всеми в любых условиях, не обойдя в последующем и реактивные самолеты. Но как легко и просто, случайно напоровшись на вздорный характер, могла сломаться и без того хрупкая конструкция сразу трех летных и человеческих судеб!

«Ту-4» некоторым летчикам действительно поддавался не сразу. Особенно на посадке. Без привычного пилотского фонаря

тут нужно было «щупать» землю через сферическое остекление кабины штурмана-бомбардира, сидящего впереди пилотов в носовой части корабля. Но когда все входило в привычку, этой сложности никто уже не замечал.

Крепким орешком для штурманов оказался радиолокационный прицел. Главной чертой его характера была поразительная способность отказывать в самой важной точке полета по бесчисленным, почти неповторяющимся причинам. Штурманы летали не иначе как с полными карманами отверток, ключей, предохранителей и запасных частей, а иногда приглашали на борт наземных инженеров. Американскую электронику в русском исполнении могли заставить работать только русские штурманы. Эти чертовы ящики и панели им все-таки удалось укротить, и особых «номеров» они уже не выкидывали.

Аэродром гудел не переставая. Такой захватывающей работы я в своей жизни не припомню. С Василием Ивановичем расписали места. Он командир полка – ему и руководить полетами. Я же, пребывая в радостном состоянии духа, еще с двумя или тремя инструкторами бесконечно пересаживался из самолета в самолет, прокручивая с экипажами очередные летные задачи.

К лету мы изрядно подвинулись – прилично бомбили, ходили по дальним и сложным маршрутам, стреляли по воздушным и наземным целям (было из чего: на каждом корабле – 10 пушек). Приступили к ночной работе.

Другие полки армии поспевали за нами, но до нашего уровня пока еще не дотягивали. А заводы каждый день выкатывали из цехов по машине, порой обгоняя темпы подготовки экипажей. Новенькие корабли не успевали передавать в строй, и они до предела заполняли заводские стоянки в ожидании своих владельцев.

Тогда и поручили нам с группой самых крепких экипажей перегонку машин с заводов не только для своего полка, но и в другие части. Иногда во главе перегоночной группы, если гнали к себе, шел Василий Иванович, но чаще эта роль доставалась мне. Случалось, что к нашему прилету заводские машины, уже давно покинувшие цеха, еще не были готовы для сдачи, поскольку летчики-испытатели, работая буквально на износ, через силу, не успевали их облетывать. Директор Куйбышевского авиазавода Александр Александрович Белянский, чтоб ускорить дело, не раз подключал в состав заводских экипажей и наших летчиков, а меня уговаривал вообще перейти к нему на испытательную работу.

– Что ты там хорошего в строю нашел? Ты только скажи «да». Остальное я тебе гарантирую.

Я знал, Александр Александрович, директор завода еще военного времени, крупный промышленник, генерал, пользовался у руководства страны огромным авторитетом, и мой перевод в другую «епархию» – для него всего лишь дело одного звонка. Очень заманчиво звучало это предложение, но я, чуть заколебавшись, решил не менять своего привычного «амплуа» строевого летчика и инструктора, тем более сейчас, когда летная работа поглощала меня с головой, а дела в полку шли хорошо.

Перегонка новых самолетов – тоже приятное и интересное занятие, хотя для боевой подготовки и малополезное, вносившее в наши планы изрядный разлад. Уйму времени, прежде чем взлететь, поглощала томительная процедура преодоления разного рода управленческих и диспетчерских формальностей, переросшая однажды прямо-таки в авантюрную историю, в которой мне пришлось, спасая свою командирскую репутацию (чем я никак не хотел поступаться), прибегнуть к неправедным, но единственно спасительным средствам.

Все началось с того, что, надеясь на скорое возвращение, большую перегоночную группу в начале декабря возглавил сам Василий Иванович, но глухие, мокрые туманы, тяжелые, как из бетона, намертво заклинили казанский заводской аэродром и только спустя две недели чуть-чуть приоткрыли его всего на несколько часов. Уйти, однако, не удалось. Директор не дал ни одной подогревательной печки, да и сам в тот самый короткий день успел облетать только небольшую часть заводских самолетов. Василий Иванович, не надеясь до Нового года дождаться перемены погоды к лучшему, вызвал на завод меня, и где-то в пути, на встречных поездах, мы с ним и разминулись.

На мою команду жалко было смотреть: ребята нервничают, уговаривают тоже погрузиться на поезд, а вернуться сюда в начале января, когда упростится погода. Но машины приняты, и от них – ни на шаг.

На аэродромных стоянках, рядом с нашими, готовыми к перелету кораблями, запруживались последние клочки заводского двора новенькой, еще не нюхавшей воздуха, очередной продукцией. Заводское начальство в панике: если до Нового года ее не удастся поднять, в годовой план (таковы министерские правила) она засчитана не будет, и это обернется для завода немалыми материальными потерями.

Но наши печали катились в стороне от заводских треволнений. Куда драматичнее в глазах экипажей виделась перспектива встречи Нового года здесь, в заводском общежитии.

И вдруг 30 декабря – неожиданная новость: завтра, в последний день года, синоптики дают кратковременное

рассеивание тумана, но к вечеру – снова наплыв, и надолго.

Ребята с тревогой смотрят на меня, а я уже знаю – директор не дает ни одной печки. Я снова бегу к нему и не отлипаю, прошу и почти умоляю выделить для нас хотя бы половину комплекта печей, но он об этом и слышать не хочет: наши машины его не беспокоят, поскольку сданы и за заводом не числятся. Предлагаю новый вариант – подогрев с ночи. Правда, это сопряжено с дополнительной оплатой аэродромных рабочих, но ведь случай тут особый, не грех и раскошелиться. Бесполезно! Директор – мрачноватый человек, уже немолодой полковник – свирепеет, рычит и старается вытолкать меня из кабинета, переполненного по случаю предстоящего летного дня заводским руководящим народом. Перехожу на резкости, но сдвинуть его не удается. От злости у меня рождается коварный план. Вечером в гостиничной комнате собираю командиров кораблей и бортинженеров. Объясняю ситуацию. На лицах – неутешная скорбь. И я понимаю, сейчас они ждут не объяснений, а поступка. В сравнении с ним всякие там авторитеты званий и должностей – ничто.

– Но есть, – говорю, – последний шанс. (Замечаю оживление. Делаю паузу.) Бортинженерам сейчас же, пока открыты стоянки, слить с самолетов по бутылке спирта и договориться с аэродромными рабочими, чтоб к утру все печи стояли под нашими самолетами.

В ту же ночь мои верные друзья с КП Дальней авиации выдали мне векселя фактически на свободу решений.

Еще до рассвета, как мы и условились, по всей трассе полета был дан «зеленый свет». Туман пока лежал, но метеорологи от прогнозов не отказывались. Подогревательные печи гремели под нашими моторами. Кто-то в темноте орал и отчаянно ругался, требуя перетащить подогреватели к заводским самолетам, но рабочие как оглохли.

Сценарий не имел проколов. Сумел ли директор облетать свою продукцию, я так и не знаю, но на первом, еще неверном просвете вся моя команда плотной цепочкой поднялась в воздух, благополучно домчала домой, пронеслась вслед за мною над самыми крышами городка и друг за другом пошла на посадку.

Что за дивный праздник был в нашем полку в ту новогоднюю ночь!

Вполне осознаю, да и тогда не раз окунался в сомнение насчет порядочности той, в сущности, купеческой выходки, но она лежала в рамках бытовой морали, и каких-либо душевных терзаний мне испытать не довелось.

Еще была зима, когда в дивизию вдруг прилетел командующий Дальней авиацией маршал П. Ф. Жигарев,

сменивший на этом посту А. Е. Голованова. Сопровождаемый крупной свитой не столько московских, сколько армейских, корпусных и дивизионных начальников, маршал заглянул на аэродром, поколесил по гарнизону и назначил сбор руководящего состава с готовностью к докладам о положении дел. Что касается нашего полка, то эта миссия ложилась на Василия Ивановича, но неожиданно на совещание был вызван и я. При всех сучках и задоринах, за которые нетрудно было зацепиться, маршал слушал доклад Морозова молча. Все-таки были у нас и крупные козыри: полк не только всем составом пребывал в боеготовном состоянии для любых условий погоды и суток, но имел более высокую, чем у других, боевую выучку и летал без летных происшествий, что котировалось во все времена по наивысшим баллам. Однако ухо нужно было держать востро. Иной раз удачно доложить бывает куда важнее, чем обладать высокими успехами. И если удастся избежать накачки, а то и разноса, которыми по тогдашним правилам непременно заканчивали свои разборы уважающие себя начальники, считай, что тебе крупно повезло.

Василий Иванович, несмотря на свое комиссарское происхождение, был счастливо неспособен на многословие, и его доклад, простой, лаконичный и совершенно понятный, не вызвал у маршала желания искать в нем какие-либо погрешности.

Но неожиданно Жигарев поднял меня. Он подошел ко мне и задал два или три вопроса, в том числе и о прежней службе, из которых можно было понять, что обо мне ему кое-что известно. Никогда раньше мне не приходилось видеться с ним, хотя однажды довелось говорить по телефону. Дело было в начале лета, когда комдив Николай Иванович, отправляя меня во главе трех или четырех экипажей в первую командировку за новыми машинами на Куйбышевский завод, вкатал в полетные листы, оберегая нас, а более всего себя, от малейших летных неприятностей, такие несусветно перестраховочные ограничения условий полета, что сразу стало ясно – с ними мы не сможем даже проситься в воздух. Полет был рассчитан почти на безоблачную погоду от взлета до посадки. Уговорить Николая Ивановича хоть немного ужесточить летные условия мне не удалось. С тем я и улетел на завод, понадеясь на снисходительность, а более всего на слабую бдительность заводского начальства. Но обвести никого не удалось. Уже на принятых машинах нас с завода не выпускали. Стыдно было показывать полетный лист директору Белянскому, обнажая себя, согласно документу, слабым и ненадежным летчиком, но он меня понял, тут же вызвал по телефону «ВЧ» маршала Жигарева и, объяснив ему ситуацию, передал трубку мне. Командующий

выслушал мой доклад и, на время остановив разговор, вызвал кого-то к себе, стал наводить справки. В конце заключил в трубку:

– Решение принимай сам. Прилетишь – доложишь. – И снова попросил Белянского.

– Вот это другой разговор! – широко улыбаясь и с подъемом в голосе произнес Александр Александрович, когда связь была окончена. – Вот ты теперь и решай. Давай полетный лист!

Сославшись на имя командующего Дальней авиацией, Александр Александрович под мою диктовку выправил, да покруче, сажинские предписания и разрешил вылет.

Вряд ли маршал Жигарев помнил этот эпизод, но, видно, в памяти его что-то отложилось. Когда я закончил доклад, ответив на поставленные вопросы, он вдруг повернулся в сторону командующего воздушной армией Аладинского и, делая ударение на последнем слове, резко спросил:

– За что ты его снял?

Аладинский растерялся, долго собирался с мыслями и начал было издалека, но Жигарев в той же жесткой интонации повторил свой вопрос. До существа Аладинский так и не добрался. Сцена была гнетущей, и все, а тем более я, почувствовали себя неловко, но на этом диалог оборвался, и Жигарев перешел к другим делам.

Спустя недели две, а может, месяц Николай Иванович Сажин, Василий Иванович Морозов и я, по очереди, с интервалами, были вызваны в Москву. Сажина назначили командиром корпуса, Василий Иванович принял его дивизию, а я – этот же полк. Позже случилась перемена и в воздушной армии – туда пришел новый командующий.

Работать стало труднее. От летных забот я не отошел, а взвалив на себя все остальное, почувствовал, как коротки были сутки. К тому же произошли передвижки и в управлении полка. Смена «караула» на некоторых ключевых постах оказалась неудачной, общей «тяги» поубавилось, и мы потихоньку поползли вниз. Для начала полк пару раз провалился на крупных министерских учениях – лихо промазал во время бомбометания по радиолокационной цели на «чужом» полигоне. И хотя мы были не в одиночестве, нас это слабо утешало. Резонанс вышел гулкий – аж на все ВВС. Остряки не упустили случая тот провал (поскольку полигон лежал в сталинградских степях) окрестить горькой шуткой: «Закат полка под Сталинградом».

Загадок не было. Рановато поверили штурмана, будто они уже приручили тот чертов «кобальт», и потому слишком самонадеянно обошлись с незнакомым полигоном, а там и цели как-то странно светили, и подозрительные засветки, сбивая с толку, ползали по экранам, да и ветры на боевом пути вели себя

совсем не так, как на нашем, привычном.

Пришлось перетряхивать штурманские группы в каждом экипаже, докапываться на разборах до малейших просчетов, даже если они вели к хорошему результату, но не дотягивали до пятерочных. На публичных анализах собственных ошибок, в спорах друг с другом обнажались немалые методические промахи, о которых мы не подозревали. Конечно, стали почаще наведываться в «чужие» веси – побомбить, поприцеливаться.

Что-то уже шевельнулось, мы снова начали «набирать высоту». Окреп средний балл качества боевого применения, и не дай бог кому-то потянуть его вниз: сам же, дрожа от нетерпения, будет ждать следующего залета на полигон, чтоб реабилитироваться перед всем полковым миром и своей совестью. Завязалась молчаливая, но острая борьба без всяких там «повышенных обязательств» за самую лучшую серию бомб. Отличных, по нормативам, полк с полигонов привозил немало, но среди них всегда выделялась та, что накрывала самый центр цели или ложилась ближе всех к нему. На разборе «чемпион» возвеличивался и презентовался хрустальным кубком или вазой – изделиями в те годы вполне доступными, на которые в полковой казне всегда хватало наградного бюджета. Был в этом, скорее всего, некий спортивный заряд, если не сказать, азарт, в котором любой, даже самый молодой, штурман имел возможность публично «обштопать» всех именитых бомбардиров, ну а уж те старались не оплошать.

Полковая шкала оценок боевого применения поднялась довольно высоко, по крайней мере выше, чем у других, и держалась устойчиво, но по инерции сталинградских впечатлений нас все еще не хотели замечать. Да мы на глаза начальству и не лезли.

К тому времени удалось укрепить управление полка, обрели хороший запас прочности и все другие звенья полковой структуры. Пришли к нам два замечательных Андрея: начальник штаба Иришин и замполит Никишин. Один внес четкий ритм в работу штаба и полковых служб, другой, избавив нас в меру своих возможностей от казенных формальностей, к которым и сам относился с иронией и скепсисом, плотно и продуктивно работал вместе с полком и, в отличие от его предшественника Егорова, норовившего вогнать даже летное время в тотальные политзанятия, знал цену времени и конкретному делу. Однажды, незадолго до появления Никишина, когда после нескольких дней ненастья вдруг проглянула долгожданная летная погода и я, сдвинув плановые часы политучебы на другое время, дал команду готовить полк к полетам, Егоров вознегодовал, обвинил меня в

политическом недомыслии и, не сумев «образумить», бросился к телефону с жалобами начальнику политотдела дивизии Тарасенко. Тот не замедлил вызвать нечестивца на ковер и, учинив бурную выволочку, приказал немедленно закрыть полеты и приступить к политучебе. Это был еще один крепкий урок по части «единоначалия на партийной основе». Уже в двери, вдогонку, Тарасенко мне резко бросил:

– Я выбью из тебя эту тихоновщину!

Вот оно что! За мною следовала тень Василия Гавриловича. Видно, крепко был он не в чести у политработников, коль «покатилась дурная слава» в чужой политотдел, заодно прихватив и мое имя.

Но что за глупое заблуждение! Да, был Тихонов строг и крут с ленивцами и нахалами, к какому бы «клану» – командирскому ли, штабному или техническому – они ни принадлежали, а попадись на безделье политработник – и его не жаловал. Но ревнители их корпоративной чести всегда в том видели нечто большее, чем армейскую строгость – чуть ли не покушение на сами «основы», а того не замечали, что среди его близких друзей бывали и политработники. Толковые, конечно, не зацикленные.

Егоров, слава богу, пошел с повышением, а с Андреем Семеновичем мы работали очень дружно. Он, по-моему, знал самое важное – не мешать главному делу, а на ритуальные мероприятия он всегда умел находить время.

Нам удалось отстоять у командира дивизии нижний этаж новой казармы, чтобы оборудовать в нем офицерский клуб. Полк без клуба – не полк. Там же родилось знаменитое на всю воздушную армию детище Никишина – офицерская художественная самодеятельность, которую на различного рода смотрах и конкурсах долгое время никто не мог обойти.

В общем, нас все-таки заметили и возвели на самые высокие ступени армейского «пьедестала почета». Теперь нужно было держаться.

В конце года, как всегда, наступила пора учений. Поднимаемся всем полком и на исходе радиуса полета выходим бомбить радиолокационную цель на чужом, доселе ни разу не посещенном полигоне. Со знакомым трепетом в душе, но с чувством уверенности (была бы цель как цель!) ложимся на боевой курс. Мои штурмана не ропщут: цель «светит» ярко, ветерок не вихляет, связь чистая – без перебоев. Бомбы моего корабля открывают «парад». Все идет по графику времени. Я вслушиваюсь в доклады: бомбят без пропусков, один за другим, никто не «прохолостил». Наконец – замыкающий. Полк

вытягивается на последнюю прямую и тянет к дому.

К прилету на аэродром уже известно – одна «четверка», у остальных – «пятерки». Такого при бомбежке по «уголкам» еще ни у кого не случалось. Штурманский отдел дивизии заподозрил нас чуть ли не в плутовстве, предположив, будто рядом с радиолокационной целью нам выставили костер, по которому, мол, и корректировались прицельные данные через оптические прицелы. А иначе откуда такие невиданные результаты? Наша честь не на шутку была задета. Пришлось идти на повторный удар. Дивизионные штурманы отправились на полигон заранее – контролировать лично. Им не пришлось гасить огни – полигон был затянут плотным слоем облаков, исключавшим саму возможность «подсматривания», но цель «светила», как и прежде.

На этот раз маршрут был упрощен и посадка окончилась в середине ночи. Результатов бомбометания полигон нам не дал, и я отправил всех по домам – спать.

Сон ко мне не шел, не терпелось поскорее взглянуть на сводку засечек. Ее с полигона должны были доставить самолетом к утру. Провалявшись два или три часа, я оделся и направился к штабу. Как же я был удивлен, когда у его подъезда увидел почти всех командиров и штурманов кораблей в ожидании той же сводки.

– Вы почему не спите? – с напускной строгостью спросил я их. Тон вопроса они почувствовали сразу и осыпали меня шутливыми ответами. Отсутствием чувства юмора, слава богу, наш полк не страдал, и остроумцев в нем было предостаточно. Я очень ценил эти качества и не отгораживался от шуток, а то и сочиненных на ходу анекдотов, порою попадая в их «действующие лица».

Пожалуй, в это утро я наиболее остро почувствовал, как крепко сплочено наше офицерское братство, как дорог для него полк, его честь и достоинство.

На этот раз полигонная инспекция привезла в своих протоколах одни «пятерки». Вот так. Конфликт был исчерпан.

Шло время, и я чувствовал, как предо мною, еще полным молодых сил и здоровья, стала постепенно туманиться летная судьба. Молоденькие «петушки» – недавние выпускники авиашкол, еще не преуспевшие в летных делах, но сохранившие свежие знания десятилеток, после схлынувшей первой и второй волны фронтовиков, заполнивших академии, со всех частей устремились туда же. И полковые командиры, не предвидя скорой встречи, расставались с ними с легким сердцем, притормаживая и не отпуская от себя тех, кто в полках был почти незаменим – самых крепких и опытных летчиков и особенно инструкторов. Но

спустя три или четыре года те самые «петушки», но с академическими дипломами, стали появляться в полках, иногда в своих прежних, и, уверенно, с чувством принадлежащего им права, вытесняя зрелых командиров эскадрилий, уже посматривали в сторону командиров полков. Знаний у «академиков» поприбавилось, но организовать полеты, провести их разбор или хотя бы проверить технику пилотирования пока им было не дано. При этом защищенные дипломами, как охранными грамотами, они ничем не рисковали, тем более что возложенные на них служебные дела тащили на своих плечах все те же коренные «неученые» летные командиры. Их-то, по совести, и нужно было учить, направляя в академию прямо в приказном, аттестационном порядке. Но мы не умели заглядывать в завтрашний день, а сталкиваясь с ним, запоздало корили себя во вчерашних ошибках.

Нужно было что-то предпринимать. Вспомнил я моего доброго генерала Воробьева, но он успел разбиться. Пишу письмо Евгению Федоровичу Логинову, в то время начальнику командного факультета академии ВВС, и подаю рапорт новому командиру дивизии генералу В. Ф. Дрянину. Евгений Федорович ответил сразу: «Приезжай, будешь учиться». Комдив молчит. Но однажды при встрече напоминаю ему о рапорте.

– Ты что? – нахмурился Виталий Филиппович. – А работать кто за тебя будет?

На том дело и оборвалось. А годы предо мною достраивали последнюю стенку.

Но тут в полку появился очередной командующий Дальней авиацией (после Голованова они менялись с невероятной частотой) Александр Александрович Новиков. Он совсем недавно был выпущен из тюрьмы и после смерти Сталина, одновременно с возвращением ему звания Главного маршала авиации и двух Золотых Звезд, получил это первое армейское назначение.

Года за два или за три до своей кончины Александр Александрович, лежа в красногорском госпитале, рассказывал мне, как по истечении 5 лет заключения, когда никто и не думал его освобождать, старый добрый друг, в то время предсовмина Н. А. Булганин осторожно напомнил товарищу Сталину, что назначенный им для Новикова срок отсидки уже прошел и не последует ли освобождение? На что тот, немного подумав, произнес:

– Пусть посидит еще. Я скажу, когда ему выходить.

Новикову этот разговор через службу Берии был передан так:

– Товарищ Сталин хочет, чтобы вы еще посидели.

За что такая немилость? Допросы на Лубянке почти не

касались предъявленных Новикову обвинений, зато через неделю после ареста тюремные палачи выбили из него, уже обессиленного, подпись под заготовленным текстом доклада товарищу Сталина с идиотским по содержанию и грамматике наговором на Г. К. Жукова, попавшего к тому времени в жесткую сталинскую опалу. Не свободно подписал – под пытками, невольно обманув тем самым ожидания вождя.

Деспоты такое не прощают.

Новиков вышел только в феврале 1952 года, просидев сверх назначенного срока без малого год. Но и свобода встретила его неласково. Армия для него, беспартийного, уволенного, лишенного наград и званий, была закрыта. Он все еще был в поле зрения «всевидящего ока», и старые друзья не бросились на помощь.

В ВВС вежливо оттолкнули. Попросился на службу в Аэрофлот. Исполняющий обязанности начальника ГВФ Н. Захаров от встречи с таким необычным посетителем растерялся и счел за лучшее позвонить министру Вооруженных Сил, под началом которого в то время находилась и гражданская авиация. А. М. Василевский превосходно знал Александра Александровича, но, не выразив своего отношения к этой деликатной и еще чем-то опасной ситуации, попросил позвонить ему вторично через 3 дня.

В назначенный срок Захаров был на связи. Министр сообщил лаконично: «Принимайте на работу, не обращая внимания на прошлое», – и положил трубку.

Захаров впал в смятение: это как понимать – «не обращая внимания»… На какое прошлое? Лубянское или главкомовское? Пришлось еще раз набирать тот же номер. «Принимайте на работу, не обращая внимания на прошлое», – повторил уже знакомую фразу Василевский. Захаров еще и еще раз вопрошал об одном и том же, но ответы от предыдущих не имели ни малейших оттенков.

И тут осенило: да ведь эта фраза, несомненно, принадлежит Сталину, к которому обращался Василевский, и изменить в ней хотя бы звук или попытаться найти более точный смысл он уже не смел. Захаров рискнул, и Новиков получил назначение на должность начальника только что сформированного управления геолого-разведывательной авиации.

Однако появление после длительного отъезда начальника ГУ ГВФ маршала С. Ф. Жаворонкова внесло новые тревоги. «Зачем ты взял, да еще на такую должность, этого арестанта?» – пушил Захарова разъяренный начальник. Свое раздражение появлением в его департаменте человека судимого и не освобожденного от обвинений он не скрыл и от Новикова – держался с ним

начальственно, а увидев без знаков различия, отчитал, на что Александр Александрович заметил, что у него было очень высокое звание и надевать нашивки чиновника средней категории ему не хотелось бы.

И вдруг – перемены. Новый министр обороны Н. А. Булганин присылает Новикову машину для поездки на примерку военного мундира, важные чины из Госбезопасности возвращают награды с доставкой на дом. Возликовал и Жаворонков, но Новиков с ним был сух и на льстивые речи неподатлив.

Позже контакты вроде бы наладились, Александр Александрович прекрасно понимал природу этих подлых отношений, закрученных на страхе перед сталинским гневом, и был отходчив.

В день приезда командующего полк летал. Не помню уж почему, но на этот раз полетами я руководил со стартового командного пункта, а не с КДП, как было принято. Командующий попросил табуретку, поставил ее на свежую травку и как бы затих. После многих горестных лет отлучения от жизни он, кажется, первый раз попал на строевой аэродром и с видимым удовольствием, щурясь на ярком солнце, глубоко вдыхал чистый степной воздух, всматривался в синие очертания горизонта, в спокойный простор украинских далей и, так же молча, провожал взглядом череду взлетов и посадок, проходы кораблей над взлетно-посадочной полосой. Он не приглашал к разговору ни командующего армией, ни командира дивизии, не нарушая молчания сидевших рядом с ним.

Когда самолеты зарулили на дозаправку, командующий приказал доложить ему о состоянии дел в полку. Но это была скорее беседа, чем доклад.

Вечером в штабе дивизии он очень коротко поставил командирам новые задачи и под конец спросил присутствующих: нет ли к нему вопросов? Обстановка была простой, ненатянутой, я почувствовал за грозным, в звездах, мундиром главного маршала доступность и человеческую доброту и спокойно сказал, что намерен просить его отпустить меня на учебу.

– Я обязательно вас поддержу, – ответил мне командующий.

Теперь комдив Виталий Филиппович поперек моих устремлений не станет! Новый рапорт пошел по команде.

Времени прошло немало, пора бы и вызывать, но вдруг от Новикова в штаб дивизии примчала телеграмма: «Запросите у Решетникова согласие учиться в Академии Генерального штаба». Вот это номер! Что за академия? Я о ней только и того, что слышал, а тут – «запросите согласие». Но вмиг разузнал и без

малейших раздумий: «Согласен!»

Осенью 1954 года попрощался с полком, поцеловал жену и сына, которым здесь будет жить куда удобнее и легче, чем в московских времянках, и укатил. Семью не забывал, виделся, то встречая в Москве, то при малейшей возможности навещая их дома. И никогда не жалел, как и жена, что поступил именно так, а не иначе.

Неординарность моего положения в академии состояла не столько в том, что на авиационном факультете я оказался единственным командиром полка среди тех, кто уже прошел эту ступеньку и возвышался на следующей, а то и двумя-тремя повыше, сколько в моей «некондиционности» по части образования, поскольку в отличие от всех остальных у меня не было академического диплома, без которого, по правилам, в эту академию попасть было трудно.

На этот раз Москва для меня почти не существовала. Разве что в иные воскресенья, когда академия была на запоре, находил душе утеху то на художественных выставках, то в театрах. С последним звонком, возвещавшим об окончании лекций, мои новые друзья по учебной группе, нетерпеливо полистав еще с полчаса, ну, может, с часик, свои записки и конспекты, готовясь к завтрашнему дню, опечатывали личные сейфы и отправлялись к семьям. В наступившей гулкой тишине я засиживался до самой ночи и, не отрываясь от учебников, справочников, схем и карт, подгонял все то, что остальным было давно знакомо. Зато не отставал и «средний балл» не портил, а дипломную работу сумел защитить на «отлично».

В то время я с удивлением узнал, что совсем недавно в этих стенах учился Александр Евгеньевич Голованов. После того как в мае 1948 года, без каких-либо серьезных обвинений, а лучше сказать, по той же прихоти «самой сильной руки», Александр Евгеньевич был снят с должности командующего Дальней авиацией, он исчез с горизонта настолько, что о нем долгое время никто ничего толком не знал. Но потом кое-что прояснилось.

Хорошо понимая (хотя бы по недавнему печальному опыту А. А. Новикова), что вслед за отстранением от должности государственного или военного деятеля такой высокой категории, к которой принадлежал и Голованов, обычно следует арест, Александр Евгеньевич наглухо замкнулся на загородной даче и около года, почти забытый, нигде не появлялся. Формально он числился в распоряжении министра Вооруженных Сил, но к делам не привлекался и не напоминал о себе даже ради денежной получки. И еще, говорят, оброс до неузнаваемости. Но спустя

почти год Сталин вдруг спросил А. М. Василевского:

– А где Голованов?

Почувствовав в вопросе «положительный заряд», министр нашелся и моментально доложил, что Голованов планируется на учебу в Академию Генерального штаба. Сталин отнесся к такому решению одобрительно.

Когда на дачу срочно был доставлен чуть ли не мешок денег причитающегося почти годового оклада, Голованов понял: обошлось!

В 1949 году он был зачислен в академию и предпочел не авиационный, а общевойсковой факультет. Учился блестяще, поражая бывалых сухопутных стратегов своей военной эрудицией и неординарностью мышления. И как ни странно, после окончания наук вернулся не в авиацию, а попросился на общевойсковую должность, желая, так сказать, практикой укрепить совершенство своих познаний и в этой области военного дела. Предложений было немного, пришлось согласиться на Псковский воздушно-десантный корпус.

Все, что во взглядах и опыте обучения войск традиционно считалось незыблемым и было крепко заложено в уставы и директивы, новый комкор подверг пересмотру и решительно ввел в практику обучения частей и соединений совершенно иную, современную, с его точки зрения, освобожденную от рутинных элементов методику боевой подготовки. Командующий воздушно-десантными войсками генерал-полковник А. В. Горбатов, видя это своеволие, выходил из себя, но никак не мог «поставить на место» строптивого и неуправляемого Главного маршала авиации до тех пор, пока не умер Сталин. Тут уж Голованова мгновенно вызвали в Москву, уложили в госпиталь и списали по здоровью. На том и завершилась сверкнувшая, как пролетевшая комета, двенадцатилетняя военная служба этого незаурядного и самобытного военачальника. В академии еще долго вспоминали военные профессора своего талантливого выпускника, отзываясь о нем не иначе, как с восторгом, в самых превосходных степенях.

В те же «пенаты»? Она еще молоденькая – ее учить надо. Аргументы для Хрущева. С кем тягаетесь?

Моя учеба шла к концу. Появившиеся перед выпуском кадровики внесли в наши «сплоченные ряды» тихий переполох. Особенно волновались москвичи, работавшие до академии в центральных управлениях: а вдруг, упаси бог, пошлют на периферию? У меня проблема предстоящего назначения вызывала только любопытство, поскольку готов был ехать в любое место. Но когда был назван тот гарнизон, в котором я был еще в недавнее время снят с должности командира полка, что-то противно дрогнуло во мне, жаркой волной плеснуло в голову, и, чтоб не выдать своего состояния, торопливо и резко произнес: «Согласен». Уж не знаю, были ли припасены для меня другие варианты, но этот, первый, я схватил как новый вызов судьбы.

Уже давно в том гарнизоне исчез расформированным мой родной фронтовой полк, чуть подрос и изменил свой облик авиагородок, прорезалась и вышла к шоссейным магистралям мощеная дорога, но все так же вся округа утопала в чудовищной грязи, а к ночи дома и улицы погружались во мрак, из которого не в состоянии был вытащить их уже терявший последние силы все тот же старый дизелек.

Зато аэродром – как чудо: три с половиной километра стометровой ширины толстенного железобетона, рулежки, стоянки, аэродромные постройки, трехэтажный КДП. Суперпорт! Дивизией межконтинентальных турбовинтовых и дальних реактивных бомбардировщиков командовал Александр Игнатьевич Молодчий. Я знал его давно, еще в летной школе, которую мы вместе окончили, да и позже виделись, оказавшись в соседних полках одной бригады, но он меня не помнил. Видимо, разным был круг наших летных знакомств. Да и я, пожалуй, не задержал бы его в памяти, если б не гремела на всю страну стремительная слава этого отважного и прекрасного летчика, дважды Героя, протянувшаяся с военных лет на все последующие годы. Он собирался в Академию Генштаба но, слава богу, был еще здесь и помог мне с максимально возможной интенсивностью, не теряя времени, освоить во всех условиях погоды днем и ночью не только с командирских, но и с инструкторских кресел оба принципиально новых, до той поры незнакомых мне самолета.

Да, может, и не это было главным.

В те переломные годы, что провел я за школьным столом, предаваясь наукам, многое изменилось не только в характере вооружения дальнебомбардировочной авиации, но и в содержании боевой готовности, в особенностях применения оружия да и в принципах летного обучения.

Та машина, что покрупнее, «Ту-95», хоть и всем была хороша, все-таки ей еще не мешало полетать, не отрываясь слишком далеко от своих аэродромов, но Александр Игнатьевич потянул ее, ведя за собой самых крепких спутников, на север, в высокие широты Арктики, на полюс и крайние восточные меридианы. В таких полетах лучше всего выявлялись выносливость и надежность всего организма машины, каждой ее клетки. Да и не экзотика полярных просторов торопила туда беспокойную командирскую душу – дивизия становилась на боевое дежурство, а главным ее оперативным направлением был север, путь через полюс.

Перед отъездом в академию, как и предписывал приказ, Молодчий сдал дивизию мне. Нужно было вести дело дальше. На таких кораблях это была пока единственная дивизия, и опыт тут накапливался с нуля. Ядро руководящего летного состава сколотилось крепким.

Предстояло подтянуть остальных и выходить на оперативную арену уже не одиночными экипажами, а в боевых порядках полков, и все туда же – на полюс, за полюс, вдоль побережий, окаймлявших материки обоих полушарий, отрабатывать маневры, взаимодействие с ПВО, морским флотом и боевое применение в удаленных районах. Все это закладывалось в планы боевой и оперативной подготовки, но было интересным, даже захватывающим и само по себе.

С легким сердцем летать бы на этих прекрасных машинах, не знавших границ просторам своего полета, если бы не этот чертов быт, одна мысль о котором мраком обволакивала сознание и душу, как только шасси касались бетона. Очень трудную ношу вынес на своих плечах Молодчий, комплектуя дивизию в ходе стройки аэродрома, но и мне досталось лиха невпроворот. Среди всех задач и планов, что шли к нам сверху, «презренный» быт и сбоку приторoченная к нему культура в больших делах всегда занимали последнее место. Приоритеты при строительстве аэродромов выдерживались все на тех же давно устоявшихся принципах: сначала – взлетно-посадочная полоса с ее минимальными атрибутами, затем – посадка полка, а то и дивизии, и доклад «наверх» о готовности к выполнению боевых задач. А уж там дома, дороги, магазины, школы, клубы – это все

потом, врастяжку на многие изнуряющие годы. Мы этот «передовой опыт» навязывали даже «братьям по оружию» из европейских соцстран, но те, к нашему удивлению, никак не могли взять в толк его «достоинства» и все, «несмышленые», делали у себя дома наоборот: строили дороги, дома, подводили свет и воду и уж потом выкладывали аэродром и сажали самолеты.

Гора гарнизонных проблем, свалившихся на меня, казалась несокрушимой. Не справиться бы с нею, да были рядом крепкие и опытные в житейских делах люди, и нам кое-что удавалось продвигать. Вот потихоньку, один за другим, без разрывов, стали подрастать новые дома. Радоваться бы, а я ну никак не чувствовал облегчения, снижения проблем. Убогие и ветхие, давно отжившие свой век, списанные с баланса деревянные бараки все еще служили «жилым фондом», а деревенские хаты по-прежнему переполнялись офицерскими семьями. Кажется, не было вечера, когда бы меня не атаковали несчастные женщины, умоляя хотя бы пообещать им квартиру в следующем, на выходе, доме. Начальник штаба Виктор Григорьевич Погорецкий дотянул, наконец, до завершения постройку нового здания для штаба, взамен той ужасной аэродромной развалюхи, что чудом сохранилась еще с довоенных времен и стала его первым пристанищем. Тянулся вверх и Дом офицеров. Окружные строители почти панически побаивались появления на стройке начальника политотдела Геннадия Георгиевича Соколова – человека настойчивого, с крепким характером. Каждый срыв рабочего графика дорого обходился прорабам. Несмотря на свою запрограммированную казенной догматикой профессию, Геннадий Георгиевич обладал в отличие от собратьев по ремеслу довольно свободным, если не сказать независимым, мышлением и отличался резкими суждениями по, казалось бы, общепринятым взглядам, чем страшно раздражал деятелей старших политорганов, искавших повод спихнуть его с должности, а не найдя – свалили просто так, списав в запас. Впрочем, причины были. Соколов явно превосходил, не маскируясь дурью, своих ближайших иерархов и умом, и эрудицией. Мне заступиться за него не удалось: слишком мощные, московского калибра силы были подключены в атаку на Соколова корпусными политотдельцами. Но это случилось позже.

А Дом офицеров был, наконец, открыт. Чудный праздник пришел к нам в тот вечер! В свете люстр, в звуках оркестра наши офицеры и их подруги явились взору друг друга неотразимо прекрасными, нарядными и даже элегантными в манере держаться. По крайней мере я видел их именно такими. Куда

слетела серость их одежд, унылость фигур, скорбная тусклость лиц! С той минуты этот дом, в свободные от полетов вечера, стал привычным местом офицерского отдыха и развлечений. Чуть ли не каждый день в уютном и вместительном зале шли новые кинофильмы и совсем нередко на сцене появлялись киевские, а то и московские концертные и даже театральные группы.

Да только тянул освещение нашего клуба все тот же изнемогавший под тяжестью лет и запредельных перегрузок дизельный движок, нет-нет да и прерывая кино или в разгар концерта погружая зал в темноту. Куда мы ни бросались с этой бедой, нам даже не обещали помочь. Но надежда была еще жива.

Первым секретарем Киевского обкома партии в то время был Петр Ефимович Шелест. Мне очень нравился этот дельный и умелый руководитель, человек с чуткой и доброй душой. Чувствовал, и он ко мне хорошо относится. Когда Шелест появлялся в районе, всегда просил заглянуть к нему. Не раз я его приглашал в гарнизон, и он охотно приезжал, бывал на аэродроме, забирался в кабины наших гигантов. Видимо, приятно было ему, авиационному инженеру по образованию, окунуться на время в среду, которую в юности хотел он избрать своей судьбою, но от которой отлучили его непредвиденные обстоятельства политической жизни. Встречался он в непринужденной беседе и с офицерами там же, на стоянках, а однажды и в нашем, тогда еще дощатом клубе. Беды наши Петр Ефимович знал хорошо и помогал чем мог, но в этот раз, к чему я давно прицеливался, а Соколов, пожалуй, и того раньше, удалось его подбить на капитальный расход – строительство электролинии от киевской магистральной сети. Он подумал, стоя на сцене перед полным залом, поколебался (дело-то непростое – лишние ресурсы на поверхности не плавают) и все-таки дал твердое слово – ток будет, точно так же, как и мы пообещали ему, как он и просил, все опоры на тридцатикилометровой ветке врыть в землю нашими силами.

Никто не нарушил своих обязательств. И однажды, спустя лето, монтажники назвали мне день и час, когда городок навсегда будет включен в киевскую сеть.

В тот вечер в новом Доме офицеров шел эстрадный концерт. Я был в зале и тревожно посматривал на часы. Приближалась та вожделенная минута, черта во времени, когда должно произойти грандиозное, пусть всего лишь в масштабах гарнизона, многими годами выстраданное свершение.

Все шло по графику. В условленную минуту свет погас. И сразу же послышался знакомый ропот, зал загудел, по рядам прокатился шум недовольства, на полуслове-полуноте оборвались

звуки концерта. Мой крепкий голос все знали хорошо, и, когда в кромешной тьме я громко произнес, преодолев клокотавший гул: «Товарищи!» – наступила тишина.

– Товарищи, – продолжал я, – в эту минуту наш городок подключается к постоянному электропитанию от киевской стационарной сети. Вот-вот во всем городке появится магистральный свет и больше никогда отключаться не будет.

Зал разом выплеснул радостные возгласы, зарукоплескал и вдруг затих, как в преддверии чуда.

Прошло еще несколько томительных минут ожидания. И когда вдруг во всех включенных для этого случая бра и люстрах вспыхнул ровный ослепительный свет, неудержимый взрыв ликования заполнил все пространство концертного зала, обрушился на стены и, кажется, проник сквозь них, покатился за их пределами. Зал бушевал еще долго и, чтоб дослушать прерванный концерт, успокоился нескоро.

Городок все же преображался. Обрастал домами, хозяйственными постройками, зеленел. Появилась новая, современной постройки школа, профилакторий летного состава. Улицы городка осветились, покрылись асфальтом. Наладилось и автобусное сообщение с ближайшими городами, а деревенский базар, вплотную примыкавший к городку, подкупал и своим изобилием, и сравнительной доступностью цен. Из дивизии никто никуда не собирался удирать, как это было совсем недавно, хотя все еще не хватало жилья и вытащить всех из деревни в городок не удавалось, как не удалось это никому, кто командирствовал там после меня.

Полки держались на хорошем уровне, и все чаще инверсионные следы наших кораблей резали небо у полюса, над Чукоткой, над нейтральными водами Норвежского моря и Северной Атлантики. Иногда к самолетным бортам причаливали натовские истребители. Пройдутся рядом, пощелкают фотоаппаратами, заглянут под брюхо, повисят в стороне, пока керосина хватает, и отвалят. А иной на прощание «сделает ручкой» и улыбнется.

Немало снимков и фильмов привозили и наши экипажи. Отдельные «официальные» лица весьма настороженно относились к натовским улыбкам и приветственным жестам, запечатленным на фото, не без основания полагая, что они не остались без такой же ответной реакции со стороны наших летчиков, в чем усматривалась утрата должного уровня бдительности и недостаточно воспитанная ненависть к мировому империализму. И было невдомек, что ненависть, над воспитанием которой так

усердно работали «профессиональные патриоты», абстрактно, сама по себе, в душе нормального человека поселиться не может, ибо она рождается только из любви – любви к отечеству, к своему народу, к жизни, к семье, наконец. В душе патриота живут добро и любовь, а не зло и ненависть.

Иногда нам выпадали «особые» задания.

В дни работы крупных всеармейских конференций – то партийных, то комсомольских – один из полков запускался на Северный полюс, и именно оттуда, с полюса, в строго установленное по регламенту конференции время, но будто невзначай, летела приветственная радиограмма от летчиков Дальней авиации. Она с митинговым энтузиазмом возглашалась делегатам, те восторженно били в ладоши, а «режиссеры» этого спектакля сияли от произведенного эффекта.

Но, даже участвуя в этих политических шоу, мы летали не впустую. Отрезки наших маршрутов не только в средних широтах, но и за полярным кругом прокладывались через полигоны, где нам удавалось за один полет отбомбиться по нескольким радиолокационным целям. Позже, когда появились ракеты, их условные пуски в тех районах отрабатывались с еще большей интенсивностью.

Арктика не была голой и безмолвной. На побережье и на островах работала сеть радиостанций, возникали новые аэродромы – одни с мощным бетонным покрытием, другие – на укатанном грунте, тундровые. Были и ледовые. Однажды, когда я оказался на арктическом аэродроме, командующий авиацией в Арктике генерал Леонид Денисович Рейно предложил мне осмотреть ледовое поле у прибрежья моря Лаптевых. Мы сели в транспортный самолет и вскоре были на месте.

Приводная радиостанция, стартовый командный пункт, разметка ВПП в черных полотнищах – все как на настоящих аэродромах. И бесконечная ледяная даль. Я прошелся вдоль разметок по посадочной полосе, присматриваясь ко льду и постукивая о него ногами, будто под ударами унтов могла пошевелиться эта многометровая броня, молча прикинул картину предстоящей посадки, а затем и взлета. Маячил в памяти и недавний неудачный взлет самолета «Ту-16» с ледовой площадки одной из станций СП (Северный полюс), уклонившегося на разбеге в сторону и сложившего свои «кости» в ледяных ропаках. А вдруг и моя заскользит? Не должна бы, «лапти» у нее крупные, в тележках, опираются на землю плотно.

– Ну как? – спрашивает меня командующий.

– Под ногами не гнется. Думаю, и под машиной не треснет, хотя весу в ней на посадке наберется поболее ста тонн.

– Ну что вы сомневаетесь? Этот лед несокрушим для любого веса. Но я вижу, вас беспокоит сцепление? Не бойтесь, – она никуда не уйдет.

Да, я чувствовал, генералу Рейно, пока я здесь, очень хотелось испытать это его создание под грузом самого тяжелого боевого корабля. Да и я должен был попробовать, как поведет себя четырехдвигательная махина с торможением реверсивной тягой на ледяной полосе, поскольку до этого на таких машинах никто на лед не садился, а в боевых условиях и этот опыт может оказаться не лишним.

Раздумывать нечего. Видимость отличная, ветерок по полосе. В Арктике, прозевав выпавшую как подарок погоду, можно мгновенно ее утратить на многие дни, а то и недели.

Я вернулся на базовый аэродром и сначала ушел на островной тундровый в Карском море (эта задача была для меня главной), а уж взлетев оттуда, прямиком направился на ледовый.

Сел осторожно, прикоснулся ко льду мягенько, чувствовал, с чем дело имею: подскочит разок-другой на неудачной посадке – можно и не удержать, заскользит боком… Одна надежда на добрый случай. Но она пошла легко и прямо, пока на двух главных шасси. Переднее опустил не сразу и очень медленно. Чуть тронул тормоза и почувствовал, как она будто плечиками поводит, норовя броситься в сторону. Снял с упора внутренние винты. На мощном торможении обратной тяги она резко сократила скорость пробега, на миг заерзала, но тут же успокоилась. Можно снимать и крайние. Машина крепко сидела на ногах и была совершенно послушной.

Теперь предстоял взлет. Ветерок был слабым и особого влияния на длину разбега или его устойчивость оказать не мог, а раз так, то стоит ли возвращаться к началу полосы, руля без толку, вероятно, километра три или четыре. Развернул ее, присмиревшую, на обратный посадочный курс, подтянул закрылки к взлетному положению и прямо на разбеге – тормоза все равно не держат, – увеличивая до полного режим работы двигателей, взлетел и ушел на базовый аэродром. На этот лед пришел потом командир полка Леонид Иванович Агурин, а за ним и другие экипажи. Но широкого применения этот опыт не получил.

Машина была молоденькой, еще не все испытавшей, и нужно было ее приучить ко многому. Но иногда крепкие орешки подкладывала нам сама обстановка. Так случилось с первой посадкой на тундровый аэродром. Неожиданно к вечеру – срочное задание «сверху», сразу выпавшее на командира полка Юрия Петровича Павлова: длительный ночной полет в северо-

восточном направлении с посадкой на арктическом берегу. Аэродром в том поселке – тундровый. Другого нет. На таких наши корабли еще не садились. Чем все это кончится? Под ударами комьев мерзлого снега и тундры могут пострадать винты и, чего доброго, лопатки компрессоров. Но предстоял и взлет – дело более опасное: после взлета винты и лопатки не осмотришь. В общем, все обошлось. Это, однако, не означало, что удачная посадка, а затем и взлет Павлова с тундрового аэродрома дают нам право из этого обнаженного факта делать принципиальные обобщения. К тому времени произошло несколько спонтанных посадок на грунт и на бомбардировщиках «Ту-16». Интерес к этому был не праздный. Аэродромной сетью для тяжелых машин мы не были богаты, в защитные укрытия такие корабли не запрячешь, а рассредоточить полки на скрытых грунтовых площадках было, пожалуй, единственным выходом из опасного положения, если не сказать, спасением от возможных крупных потерь при внезапном ударе противника по базовым аэродромам.

Андрей Николаевич Туполев неистово ругался и выговаривал командующему Дальней авиацией маршалу В. А. Судцу, что, мол, на всякие ваши, там, грунты и тундры он машины не рассчитывал и совершенно снимает с себя всю ответственность за возможные последствия такого солдатского варварства, но Владимир Александрович был верен себе и убеждал генерального, как мог это делать только он, что машины оказались куда крепче конструкторских расчетов и что никаких симптомов к разрушительным нагрузкам пока не проявляют, а каждая посадка на грунт подвергается особому инженерному контролю.

Так оно, в сущности, и было, но все это не более чем опасная самодеятельность в неисследованных зонах летной эксплуатации самолетов. Мы действительно не представляли, как поведет себя самолетная конструкция в длительной растряске на степной полосе, на снежном накате, не станут ли сосать винты тяжелые частицы грунта, дробя ими свои же лопасти и лопатки компрессоров, выводя из строя и винты и двигатели. Все это предстояло изучить и проверить в специальных полетах.

В один из летних дней на подопытной машине я перелетел на приволжский аэродром, куда прикатила из Москвы целая исследовательская бригада – эксплуатационники, прочнисты, аэродинамики, даже фирменный туполевский летчик-испытатель.

Рядом с бетонной полосой лежал степной укатанный грунт – поле нашего эксперимента. У москвичей оказалась подготовленная по всем правилам летно-испытательного искусства, уже утвержденная довольно громоздкая программа: гонка двигателей на двух или трех режимах на месте, рулежка,

пробежка на разных скоростях сначала без подъема, а потом и с подъемом передней стойки шасси, прекращение разбега и еще что-то, а уж потом – принятие решения на взлет. После каждой операции – выключение двигателей, осмотр самолета, заполнение протоколов. За день не управиться.

Пользуясь правом старшего, я предложил летчику-испытателю правое сиденье, а сам занял командирское. Поскольку взлет предстоял нескоро, то парашюты мы не надевали, привязными ремнями не пристегивались и даже шлемофоны нашлепнули на головы кое-как. Все шло по программе, и никаких опасных открытий пока не обнаруживалось. Когда очередь дошла до пробежки с поднятым передним колесом, никто не сообразил, что наша легонькая машина сейчас непременно должна преподнести нам неожиданный сюрприз. Только было набралась скорость для подъема переднего колеса и я чуть оторвал его от земли, как она тут же – пурх! – и оказалась в воздухе. Испытатель с правого сиденья сразу потянул было сектора газа назад, чтоб прекратить взлет, но я их со своего пульта уже крепко держал в руке и, преодолевая рев двигателей, заорал: «Не трогать, взлетаем!» Дожал сектора вперед и стал набирать высоту. В воздухе осмотрелись, связались с землей, привели себя в порядок, влезли в парашютные лямки, пристегнулись, вписались в круг аэродрома и сели на бетон. Хорошо, что не прекратили взлет после отрыва. Иначе – битая машина. Снова срулили на грунт, выключили двигатели. И когда, выйдя из кабины, я увидел недоуменные лица всех собравшихся, неудержимо расхохотался. Они все еще пытались понять причину неожиданного взлета и, полагая, что это всего лишь непозволительный фортель, не видели пока ничего смешного. Надо же, никто, в том числе, конечно, и я, шляпа, не додумался до простой вещи – ведь скорость подъема передней стойки шасси почти совпадает со скоростью отрыва самолета, и, значит, взлет был неминуем!

Теперь что ж… Осталось сделать пару обыкновенных полетов с грунта и на этом завершить работу.

Машина вела себя великолепно, но все же сотрясения на неровностях грунта были весьма ощутимы и, вероятно, небезболезненно передавались всей конструкции. Это еще предстояло исследовать в туполевском КБ.

Естественно, нас больше всего интересовал взлет с полным полетным весом. Грунтовые аэродромы были нужны не только для того, чтобы уклониться от первой опасности, но и выйти на задание с полной боевой заправкой. Работу предстояло довести

до конца.

Место для новой пробы избрали раздольное – вдали от аэродромов и жилья. Степь растекалась от горизонта до горизонта. Под крепким солнцем уже пожухла трава, а грунт изрядно окаменел.

На заправочной линии готовились к взлету два самолета – «Ту-16» и «Ту-95». Было заметно, как на моей девяносто пятой провисли крылья, осели стойки, приплюснулись пневматики. Полетный вес подошел к 160 тоннам, а заправщики все еще гнали и гнали керосин в бездонные баки: топлива она брала куда больше, чем весила сама сухая.

Под открытым шатром у штабной машины прохлаждались в ожидании взлета маршал В. А. Судец, командующий воздушной армией Г. Н. Тупиков и их многочисленное высокотитулованное окружение – воинское и цивильное.

Первым на «Ту-16» взлетел командир соседней дивизии Михаил Андреевич Аркатов. Большая группа командного состава и промышленников вышла на уровень предполагаемой точки отрыва, и «Ту-16» именно там и отделился. Некоторое время обсуждался его взлет, измерялись следы разбега, пересчитывались веса.

Потом наступила моя очередь. На полной мощности двигателей машина еле тронулась с места и до старта ползла, казалось, выбиваясь из сил. Не лучше начался разбег. На первых сотнях метров правый летчик, не выдержав внутреннего психического напряжения, прострекотал взволнованной скороговоркой:

– Командир, она не разбегается! Она не взлетит!

Да, ощущение было такое, что, набрав небольшую скорость, машина больше прибавить ничего не может, но я видел, как на приборе скорости стрелка медленно, но, не останавливаясь и даже чуть ускоряясь, продолжала свое движение. Значит, скорость росла! Пятьдесят тысяч «лошадей» ревели изо всех сил не зря, таща за собой отяжелевшую матушку. Вот она уже чуть разохотилась, взбодрилась и, все больше опираясь на подъемную силу крыльев, пошла, голубушка, как на хорошем бетоне.

Разбег обошелся во все четыре километра, если не больше, но важно было знать, что сухая, укатанная степная площадь может стать на какое-то трудное время запасным аэродромом. Мы и в самом деле настроили их на открытых грунтах немало – с казармами, столовыми, средствами управления. Завезли, конечно, топливо, боеприпасы. Так, на всякий случай.

Тот взлет с полным весом я сработал с приятным чувством и по-пилотски им был доволен, но по-командирски – грунтовые

аэродромы, на которые мы рассчитывали в своих оперативных планах, всегда вызывали у меня беспокойное и тоскливое чувство. Зимы редко бывали морозными, после весны почва сохла до середины лета, а там наплывала осень. Сколько же времени бывали в строю те аэродромы, на которые тратилось столько сил и средств? Выходит, от силы два-три месяца в году, если лето сухое. Однако война с погодой не считается. Ну, а если после посадки на грунт и заправки до полного веса брызнет летний грозовой дождик, что не раз случалось на учениях, куда деваться? Единственный выход – успеть до мокроты, да поскорее «унести ноги» и, проболтавшись несколько часов в воздухе, сожрав, а то и слив впустую из каждой машины по нескольку десятков тонн «лишнего» топлива, пока вес самолета не осядет до разрешенного посадочного, идти на бетонную полосу. На играх все сходило. Но в военное время последствия такого маневра страшно представить. Мы этими грунтовыми аэродромами себя и других больше утешали, чем на них надеялись. Раздражать начальство своим откровением было не принято, да и оно, мы чувствовали, прекрасно понимая проблему, предпочитало пребывать в заблуждении, поскольку альтернативы ему не находило. А она была. Была в государственном, а не в ведомственном подходе к строительству бетонных аэродромов, из-за чего из года в год плодилось их, мелких и слабых, как из яичной скорлупы, великое множество, среди которых – ни одного, способного принять тяжелый самолет.

Через много лет, получив мощную поддержку моих старших начальников, я доложил о превратностях аэродромного строительства на заседании коллегии Министерства обороны, но Д. Ф. Устинов, тогдашний министр, сразу прихлопнул эту тему:

– Как строили, так и будем строить.

В общем, авиационные командиры манипулировали аэродромным маневром как умели, по возможности избегая посадок на грунт.

Наше вольнодумство приструнил и Андрей Николаевич Туполев, выдав жесткие ограничения по ресурсу приземления: одна посадка на грунт равна трем посадкам на бетон. Не разгуляешься! Не скоро, но эта вынужденная грунтовая концепция постепенно угасла, уступив место более рациональным решениям.

Ущемил нас Андрей Николаевич и по части полетов на малой высоте. Мы б к земле не прижимались, да наши бортовые средства радиопротиводействия были, мягко говоря, несколько слабоваты, чтоб эффективно противостоять станциям обнаружения и прицеливания ПВО противника. Куда надежнее

могла прикрыть нас от преждевременной засечки на опасных участках полета малая высота, поскольку радиоизлучения локаторов почти не касались земной и морской поверхности. На тренировках с отечественной ПВО, если план полетов удавалось сохранить в тайне, наши корабли на малой высоте проходили незамеченными и нетронутыми через огромные пространства. Со своими – что с того? Но дело в том, что радиолокационные поля вероятного противника, общая картина которых нам была хорошо известна, мало чем отличались от советских. И это нам давало немалый шанс.

Полеты на высоте 100, 200, 300 метров мы затеяли, как водится, тоже «без спросу», не видя в том какой-либо крамолы, но, как оказалось, самолетная конструкция, особенно в летнее время, в турбулентном воздухе от земных испарений, претерпевает повышенные нагрузки. И Туполев присудил: один час на малой высоте – два часа самолетного ресурса. Накладно, конечно, и ресурсом разбрасываться не дело, но от этой, пожалуй, единственно надежной возможности проникнуть к целям более или менее незамеченными мы отказаться в то время не могли. Да и позже, когда появились новые, более сильные, но все еще слабые средства радиопротиводействия и даже дальнобойные противорадиолокационные ракеты, от малых высот мы не открещивались.

Неожиданная задача досталась экипажу замкомэска Андрея Дурновцева – взорвать над полигоном 50-мегатонную ядерную бомбу. Если учесть, что мощность сработавшей над Хиросимой атомной бомбы составляла всего лишь одну пятидесятую часть одной мегатонны, можно представить, какой зверь сидел в той, что подвесили Дурновцеву. «Кузькина мать», как нарекли ее на хрущевском жаргоне атомные спецы, в люки не лезла (это в нашу-то махину!), и для нее пришлось готовить специально доработанный самолет, под которым она только холкой пряталась в фюзеляже, а массивными бедрами красовалась снаружи.

Когда Дурновцев после сброса этой дуры сумел к моменту взрыва отойти от полигона (мотая на полном газу, пока она спускалась под парашютной системой) на удаление около ста километров, в чистом голубом арктическом небе его корабль догнали восемь зримо видимых, уплотненных до синевы воздушных волн. Под их мощными, сотрясающими ударами были сорваны стойки бортовых огней, смяты некоторые лючки и кое-где деформирована обшивка. Но самолетная конструкция устояла, и Дурновцев благополучно вернулся на свой аэродром.

С трибуны проходившего в те дни XXII съезда партии (к чему, собственно, и был приурочен ядерный взрыв) Н. С. Хрущев с угрожающей запальчивостью оповестил весь мир о появлении новой советской бомбы невиданной разрушительной силы, даже уменьшив в своем сообщении ее действительный мегатоннаж почти на одну треть. Не из застенчивости, конечно: сила взрыва, как оказалось по позднейшим подсчетам, значительно превысила ожидаемую, в чем не ошиблись и все другие страны, зафиксировав то небывалое рукотворное сотрясение. Это «штучное изделие» серийным, естественно, стать не могло, но как не поиграть силенкой, отказать себе в удовольствии ощутить смятение в лагере вероятного противника!

Видя энтузиазм Хрущева, некоторые деятели стали навязывать ему подрыв и стомегатонки, но ученые-ядерщики сумели отговорить его от этой безумной затеи, и он отступил.

Дурновцев и его штурман Иван Клещ привинтили к мундирам по Золотой Звезде.

Весной пятьдесят девятого года не очень броско промелькнуло печатное сообщение о новом мировом рекорде дальности полета по замкнутой кривой, установленном американскими военными летчиками на самолете «Б-52». Прямо в душу кольнул меня этот рекорд – 14 450 километров. Да ведь это для наших самолетов почти тренировочная дальность! А американцы, как стало известно из служебной информации, перед тем полетом подвесили в бомболюки еще и дополнительные топливные баки. Нет уж, их нужно как-то осадить! Я бросился к номограммам расчета дальности полета и понял, что этот рекорд можно не только крепко накрыть, но и значительно превзойти.

На другой день, пока я раздумывал с чего начинать, неожиданно раздался звонок маршала Судца:

– Ты иностранной информацией интересуешься?

На мой недоуменный, но утвердительный ответ он тут же с напором:

– Так чего ж ты сидишь? Американцы на весь мир расшумелись о своем рекорде, а ты их заткнуть не можешь? Я направил к тебе Таранова. Он уже в дороге. Готовься. Чтоб было 15 тысяч!

И положил трубку.

Генерала Виктора Тихоновича Таранова, главного штурмана Дальней авиации, я прекрасно знал и любил за его открытый и веселый нрав и был рад предстоящему с ним полету. Как только он в сопровождении еще двух штурманов, его помощников,

появился со своим толстым штурманским портфелем, первым делом сообщил, что они в пути время попусту не тратили и подготовили расчеты не на 15, а на 16 тысяч.

– Пока вы считали в дороге, – парировал я его штурманский энтузиазм, – у меня получилась вполне достижимой дальность 17 тысяч. На нее и будем рассчитывать.

Прикинув еще раз – и обоюдно, и врозь – на том и сошлись.

Лететь решили тремя кораблями. На двух – экипажи заместителей командиров полков, великолепных, высококлассных летчиков Николая Хромова и Евгения Мурнина, а на третьем – мой с Тарановым. Расписали полетные карты и бортжурналы, выждали подходящую погоду, чтоб не путаться в грозовых и мощно-кучевых облаках, и часа за два до рассвета пошли. Маршрут лежал вдоль Кавказа, через Среднюю Азию, вверх по Лене в Арктику, вокруг ее островов к Кольскому полуострову, в район Москвы, Куйбышева и к себе домой, на Украину.

Но вдруг, ненамного отойдя от аэродрома, на самолете Хромова зафлюгировались винты одного из двигателей. Пришлось Николаю Михайловичу вырабатывать топливо и возвращаться домой. Мы с Мурниным прошли по намеченному маршруту без отклонений, сбросили бомбы на попутном арктическом полигоне и, отмахав 17 150 километров за 21 час 15 минут, вернулись на свой аэродром. В моем экипаже перед посадкой бодрствовал Таранов, бортинженер Евтушенко и я, остальных намертво свалил полночный сон. В баках оставалось горючего еще на час полета, а может, и больше. На конечном этапе, когда машина, уже проглотив более ста тонн керосина, была максимально облегчена и вышла на высоту 13 тысяч метров, удельный расход топлива оказался ничтожно малым и гораздо меньше расчетного.

После посадки, предвкушая ту блаженную минуту, когда, еще по давней и твердо устоявшейся авиационной привычке, смогу зайти за хвостовое оперение и там освободиться от накопившейся «влаги», поскольку в полете туалетными приспособлениями ни разу не воспользовался, я вдруг с ужасом увидел, что на стоянках светят прожектора, сверкают трубы духового оркестра и толпится какая-то общественность. Как оказалось, это начальник политотдела корпуса Роман Романович Ващенко организовал торжественную встречу нашим экипажам с музыкой, цветами и речами. Выдержал я и это испытание, перенеся самую важную для меня, уже нестерпимую в те минуты, «процедуру» еще на некоторое время.

Час был предутренний, но, несмотря на более чем суточное бодрствование, ко сну не тянуло. Расположившись в компании с

Виктором Тихоновичем и самыми близкими мне товарищами за неторопливым ужином (или завтраком?), я попросил наших операторов доложить на КП Дальней авиации об окончании полета, но неожиданно раздался встречный звонок. На трубке, к моему удивлению, был сам командующий. Я коротко доложил маршалу о выполнении задания, и он поздравил всех нас с мировым рекордом. Оказывается, он в эту позднюю пору все еще был в штабе и следил за окончанием полета.

Рекорд, однако, вышел у нас хоть и крупный, но неофициальный, поскольку о спортивных комиссарах на нашем маршруте никто не побеспокоился. Несмотря на это, в военных газетах очень лаконично было сообщено, что два советских серийных самолета намного превысили официальный рекорд дальности полета, имея на посадке запас горючего еще на час пребывания в воздухе. Была названа и величина пройденного расстояния. Да и не спортивная стояла перед нами задача, а скорее, так сказать, военно-политическая: сделать американцам щелчок в нос – удовольствие в то время было немалое и приятное. Правда, мы тут же пожалели об упущенной возможности овладеть официальным мировым рекордом, и маршал Судец решил повторить полет, на этот раз с привлечением спортивных комиссаров. Была сформирована новая команда во главе с заместителем командира дивизии Алексеем Александровичем Плоховым, но на огромной площади на много дней осели непроглядные осенние туманы и так заклинили аэродромы, что ни взлететь, ни, тем более, сесть. Спорткомиссары на контрольных пунктах, особенно арктических, через неделю все разом заскулили, и нам деваться было некуда, пришлось полет отбивать до лучших времен. Но они не настали. Постепенно наши самолеты под весом нового оборудования и вооружения стали отяжелевать, сдавать свои летные качества, снижая в том числе и радиус действия. Зато американцы, не ожидая старости своих «Б-52», обновили их, освежили, впрыснули, так сказать, эликсир второй молодости, заменили крылья, увеличили емкость топливных баков, поставили легкое, но более мощное вооружение и оснастили новыми экономичными двигателями. После этого еще раз сходили на рекорд дальности, уже недосягаемый для наших кораблей.

Корпус
Когда не все под рукой. На грани заклания. Океанские свидания. Что водится в Норвежском море. Красив черт, но страшен. Под чужим флагом. Над восставшей Прагой. В огне полигонных сражений

Под Новый шестьдесят первый год в дивизию пришел приказ с моей фамилией: назначить заместителем командира корпуса.

Корпус огромный – несколько дивизий трехполкового состава да еще отдельные полки россыпью. Командир корпуса моим назначением был недоволен, искал другого. Видно, смущал более чем десятилетний диапазон в возрасте, показавшийся Николаю Сергеевичу угрожающим его командирской должности. А тут еще, накануне назначения, устроил было подлую интригу, столкнув меня с комкором, один из корпусных инспекторов, незадолго до того смещенный по моему настоянию с должности командира полка за профессиональную бездарность и непреодолимое пристрастие к спиртному. Но этот чуть продержавшийся нанос постепенно угас и в личных отношениях с Николаем Сергеевичем не имел каких-либо последствий. Человек он был по натуре суховатый, немногословный, без чувства юмора и с некоторыми общеизвестными, ставшими предметом доверительных острот странностями: терпеть не мог, агрессивно преследуя, курящих и обожал, вынуждая к тому всех его окружавших, упражнения с двухпудовыми гирями. В конце концов, это далеко не худшие пристрастия, но меня они не затрагивали. Курить я бросил в одно мгновение еще учась в академии, и с него этого было вполне достаточно, чтоб не возбуждать моего усердия в гиревом спорте. Но сам Николай Сергеевич был силен необыкновенно. Рассказывают, будто во время войны, когда в мерзкую погоду при заходе на посадку он задел фюзеляжем поросший кустарником пригорок, от чего его самолет развалился вдребезги, а сам Николай Сергеевич со страшной силой был выброшен далеко вперед, он остался жив и цел и, лежа в кустах, все еще сжимал в своих огромных кулачищах с мясом вырванный штурвал.

Мои рабочие привычки командира полка и дивизии, когда все было под рукой и я очень многое делал сам, здесь, вдали от

аэродромов, теряли опору, приобретали форму абстракции, расплывались, почти не проникая в ткань живого организма полков. Пришлось разлетывать, да почаще, по авиачастям. Но, работая в одном месте, почти ничего не знаешь, что делается в других. Разве что телефонная информация с КП корпуса. А полеты шли почти круглосуточно – одни их заканчивали, другие начинали. Конечно, везде работали командиры полков и дивизий, офицеры в летном деле опытные, ответственные и, в общем-то, надежные, но кого они выпускали в воздух, это мне, кроме формальных данных, знать было не дано. А может, и не нужно? Корпус – это иная, более высокая горизонталь командной структуры, с которой все должно быть видно широко, но не в деталях. А между тем, как я убеждался, кое-кто из полковых командиров, не говоря уже о дивизионных, предпочитал в таком тонком деле, как летная подготовка экипажей, больше командовать и распоряжаться, чем учить и обучать, поскольку и сами не очень владели методикой летного обучения. Это были прекрасные боевые летчики, но не всем дано стать инструкторами в профессиональном смысле слова, хотя с инструкторского сиденья они-то умели летать ничуть не хуже, чем с командирского. Вместе с тем строевой полк – это не только боевая тактическая единица, но вечная школа летной выучки и совершенствования. Его командир должен обладать скорее задатками педагога, чем манерами администратора.

В ту же зиму в корпусе дуплетом в двух полках произошло по авиакатастрофе, впервые в командирской жизни задевшие мой личный служебный долг. И там, и там в непосильных ночных погодных условиях в воздухе оказались молодые, слабо натренированные летчики.

Разбирательство было тяжелым. Руководил им примчавший из Москвы маршал Судец, на завершении учинивший крутую расправу с теми, кто так легкомысленно выпустил тех летчиков в полет. Но это так, вдогонку. Жизнь двенадцати молодым и крепким парням не вернешь. Не было бы следующих…

Не от маршальских экзекуций, конечно, но летные происшествия длительное время не проявлялись. Со многим пришлось разбираться, поправлять и переделывать, прежде чем плановая работа вновь вошла в свои берега.

Николай Сергеевич работал спокойно, но предчувствия его не подвели. Уже катило лето, когда однажды он резким – по селектору – «Зайдите!» вызвал меня к себе. В кабинете был один, но на лице осела печать беспокойства – видно, только что закончил какой-то неприятный телефонный разговор. С него он и начал, сообщив, что ему предложили новую должность

командующего авиацией в Арктике, а меня собираются назначить на его место. При громком звучании предложенная Николаю Сергеевичу должность была, мягко говоря, не выше той, которую он занимал сейчас, да и по другим, домашним, мотивам этому, уже немолодому человеку, я чувствовал, не хотелось разрушать привычный, хорошо настроенный на долгие, если не на конечные, годы уклад своей семейной жизни.

– А вы пришли сюда совсем недавно, – продолжал он, – опыта работы в корпусе еще нет, спешить некуда, а должность эта от вас никуда не уйдет. Вы должны отказаться от предложения.

Все это выглядело крайне нелепо. Никто со мной не говорил о новой должности, а командир уже требовал от нее отказаться. Если бы мне предстояло, чтоб не стоять поперек судьбы Николая Сергеевича, сейчас же уехать в любое другое место, я, не задумываясь, тотчас исчез бы с его поля зрения, но ситуация складывалась иначе. Командир ждал моего ответа.

– Мне нечем возразить вашим аргументам, касающимся оценки моей службы, как командир все решаете вы. Я не жду никаких назначений и не напрашиваюсь на новую должность – такие претензии унизительны и недостойны офицера. Но если станет об этом вопрос, я, как военный человек, отказываться от нового назначения не должен и потому не буду.

Тираду я произнес спокойно и твердо, ибо именно так понимал принципы служебных передвижек.

На другой день, оставив меня «на хозяйстве», Николай Сергеевич по вызову улетел в Москву, а к позднему вечеру на аэродроме бывшей «моей дивизии» приземлился заместитель командующего Дальней авиацией Г. А. Чучев, предварительно вызвав к себе и меня. Генерал-полковник авиации Григорий Алексеевич Чучев был по-армейски строг, подчеркнуто пунктуален, обладал железной логикой, здравомыслием и в самых, казалось, неразрешимых делах всегда находил простые и ясные решения. Семью годами раньше, будучи командующим нашей воздушной армией, именно он уговорил Главного маршала авиации А. А. Новикова направить меня в Академию Генерального штаба. Жесткий, порою излишне крутоват в отношениях с ближайшим окружением, Григорий Алексеевич всегда относился ко мне очень спокойно, с доброй душой, но на этот раз встретил хмуро, был неразговорчив и в штабе неожиданно и резко потребовал от меня доклада о положении дел в корпусе. Слушал сосредоточенно, молча. Задал несколько, казалось бы, не имеющих к делу вопросов. Но и они не навели меня на догадки относительно цели его прилета. Неужто замышляют объявить тревогу? Обычно московские начальники с

этого и начинают – с разговоров, заслушиваний, а потом, в самый неподходящий момент раз – и сигнал.

Но уже совсем к ночи, в неторопливом пешем пути к гостинице, куда мы отправились вдвоем, он вдруг после долгого молчания заговорил укоризненным тоном:

– Что ж это вы, товарищ Решетников, дрогнули? Мы вас учили, надеялись на вас, а когда предложили более трудную и ответственную работу – отказались от нее.

Я аж задохнулся.

– Как это – отказался? Кто вам сказал такое?

– Ну, как же. Командир корпуса доложил командующему, что вы считаете себя неподготовленным, неопытным для такого дела, да еще здоровье будто бы неважное и потому отказываетесь.

Я был ошеломлен и растерян. Пришлось воспроизводить тот неприятный диалог, что состоялся у меня с Николаем Сергеевичем днем раньше. Чучев возмутился, с полдороги вернулся в штаб и, несмотря на полночный час, нашел по закрытому телефону командующего и передал ему всю суть вопроса. А утром, не приступая ни к каким делам, улетел в Москву. Видно, разговор со мною был единственной целью его прилета.

С Николаем Сергеевичем мои отношения не испортились. По крайней мере внешне. Слишком велико, чтобы деликатничать при выборе средств противостояния намерениям командующего, было его желание остаться на месте. Но если бы он поступил по-командирски, доказав мою неподготовленность, все бы выглядело вполне пристойно.

Приказ состоялся.

Время катило тяжелое. Конфронтация с Западом все больше обострялась. Мир ожесточался. Набирали силу ракетные войска. «Дорогой Никита Сергеевич», безоглядно уверовав в неотразимость и универсальность нового вида оружия, провозгласил закат боевой авиации и прошелся по ней разрушительным вихрем, подчинив своей слепой вере верхние эшелоны управления ВВС. Их эмиссары самого высокого ранга разлетались по авиачастям, неся в ошеломленные ряды летного и командного состава новые идеи ведения войны в ракетном варианте, где воздушным силам не оставалось места. В эти идеи руководство ВВС особенно крепко «поверило» после того, как выступивший в защиту авиации смельчак и умница, командующий ВВС Одесского военного округа Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Борис Арсеньевич Сиднев был мгновенно снят с должности и уволен в запас.

– Он ничего не понял, – припечатал Хрущев свой вердикт, едва ему донесли о содержании речи Сиднева.

Все остальные «поняли» сразу.

Резались под корень, разгоняя летный и технический состав – кого куда, – полки и дивизии, закрывались авиационные школы, ремзаводы передавались в ракетные формирования, прекращалось строительство аэродромов. На разделочных базах сотнями уничтожались самолеты, даже новенькие, с заводов. О них мы будем еще крепко жалеть.

Над Дальней авиацией нависла прямая угроза ее заклания. Но Владимир Александрович Судец – никому другому это не удалось бы, – пойдя на крупные организационные перестройки и жертвы управленческого аппарата, сумел сохранить ее боевой состав почти без урона. Значительная часть старшего и даже высшего командного состава была переключена на комплектование ракетных частей и соединений. Они первоначально создавались в недрах Дальней авиации, входили в ее состав и при первой же готовности становились на боевое дежурство. Так и шло бы их развитие, но, когда назрела пора создания новых и более крупных формирований, главнокомандующий ВВС перед перспективой одновременного управления авиацией и ракетными войсками, кои считал более артиллерийским, чем авиационным средством, на мгновение заколебался, чем немедленно воспользовались в Министерстве обороны: ракетные соединения из состава Дальней авиации были выведены, и на их базе возник новый вид вооруженных сил – ракетные войска стратегического назначения.

Но авиация была жива, превозмогала боль и потихоньку залечивала раны. Наделав бед и осознав заблуждение, верховное руководство постепенно возвращало ей подобающее место. Воспряли и недавние вероотступники.

Спасением Дальней авиации явилось, пожалуй, и то обстоятельство, что к тому времени на выходе оказались тяжелые авиационные ракеты для обычных и ядерных зарядов с дальностью пуска по наземным и морским целям в несколько сот километров. Поспели и новые средства навигации, радиопротиводействия и разведки. В таком оснащении Дальняя авиация выглядела уже качественно иной, соответствующей новейшим концепциям ведения войны. Бомбардировщикам, чтобы стать носителями ракет, предстояла крупная и сложная модернизация, осилить которую могли, как это виделось, только заводы авиапромышленности. Но наши гиганты авиастроения, с их непостижимо колоссальной армией рабочего класса и ничтожной, по мировым меркам, производительностью труда, еле

справлялись со своим чахлым планом, и наш заказ отвергли начисто. Пришлось эту задачу взваливать на свои плечи, поручив ее корпусным авиаремзаводам, предназначенным, строго говоря, для поддержания боеготовности авиачастей и уж никак не для промышленной переделки самолетов. К счастью, там оказалось немало специалистов высокой квалификации, и они не подвели.

Первый ракетоносец выкатывали из сборочного цеха с таким волнением, как первый путиловский трактор на заре социализма. И хотя завод работал с максимальным напряжением, программа растянулась на годы, в течение которых первые ракеты стали морально устаревать, а на смену им шли уже новые, с более мощными зарядами, повышенной дальностью пуска и хорошей сверхзвуковой скоростью. Еще не закончив одну программу, пришлось затевать новые доработки.

В технику пилотирования подвешенные под крылья ракеты особых неожиданностей не принесли, а вот на пусках фордыбачили, особенно те, из первого пришествия. Иная сойдет с пилона и то теряет цель, уже идя в самостоятельном полете, то движок у нее заглохнет. И начинает шарахаться эта дурочка, потерявшая «голову», из стороны в сторону, а утратив тягу, беспорядочно валится вниз. А там бывают люди, хоть и пустынные места выбираются для трасс. С земли, пока не поздно, идет к заряду ликвидации сигнал. Ракета взрывается и прахом оседает на землю. Туда на вертолетах спешит инженерная комиссия, собирает осколки и по ним пытается понять причину отказа. Начинаются разного рода «мероприятия», мелкие доработки, контрольные проверки боекомплектов. После нескольких удачных пусков всем кажется, что мы «схватили дьявола за бороду», но вдруг – опять срыв. Все начинается сначала. Патологические родовые болезни сопровождали жизнь этих лауреатских ракет до самого их списания.

Боевого заряда в ракете нет, но веса в ней – несколько тонн, да еще с агрессивными, взрывающимися при смешении компонентами топлива. До больших бед мы не дожили, но буровую вышку, поставленную геологоразведчиками вопреки категорическому запрету на небезопасном расстоянии от границ полигона и «светившую» массой своего металла ярче, чем наши рядом стоящие мишени, одна ракетка на исходе полета все-таки схватила и разнесла вдрызг. Геологов в ту минуту там, к счастью, не было, но снялись они с того места мгновенно.

В другое время на Дальнем Востоке, где трасса пусков проходила над территориальными советскими водами, объявленными в этой полосе запретными для судоходства, такая же «блудница» при групповых пусках неожиданно соблазнилась

японским рыболовным судном, жульнически вторгшимся куда не следует, и вмазала в надстройку его палубы. Погром учинила страшный, назревал крупный скандал. Но капитан «рыбака», истово извиняясь, чуть ли не на коленях просил наших полномочных представителей простить ему вторжение в чужие пределы и отпустить восвояси, поскольку посудина была еще на плаву. Пришлось «уступить».

На Западе уже применялись ракеты нового класса с иной, более эффективной системой наведения, до которой мы сумели дотянуться нескоро, а наши «шедевры» мало того что были чересчур разборчивы и капризны в выборе цели и не на каждую шли с желанием, особенно наземную, но еще оказались сыроваты и по конструкции, и по технологии исполнения. Слишком безоглядно и торопливо проталкивали их в строй наши заказывающие структуры, смыкавшиеся в своих заботах больше с промышленниками, чем с интересами боеготовности, поскольку за принятием на вооружение новой боевой техники всегда следовали крупные награды и премии. Ни один пуск не гарантировал счастливого исхода и всегда сопровождался переживаниями не только экипажей, но и причастного к нему руководящего командного состава. В самом небольшом комплекте отобранных для тренировки ракет (и это по специализированным мишеням!) две-три непременно подведут. Но поди знай, какая!

И как же было досадно, когда та, порою единственная (пуск – удовольствие не из дешевых), что выделялась полку для применения на очередных учениях, следовавших в те годы, меняясь в масштабах, одно за другим, отказывала в полете или еще до отцепки. На длительный срок, до очередной реабилитации, полк, каким бы сильным он ни был, обрекался на неудовлетворительную оценку. Хорошо, если она исходила от ближайших старших командиров, они чаще других проводили разного рода проверки и учения, а если от министра или его инспекции? Кто посмеет изменить министерское заключение, да еще врубленное в приказ? Критерии тут предельно просты: поразил цель – отлично, не попал – двойка. Все остальное – от лукавого. Иные руководящие, но несведущие технику пуска представляли как пальбу на стрельбище, где результат зависит от умения прицелиться, «поймать на мушку» и сноровки стрелка.

Зато в условиях боевой обстановки нас эти технические погрешности в смущение не ввергли бы: на военных играх по каждому из намеченных для удара объектов мы планировали, компенсируя невысокую надежность, применение нескольких ракет. Даже единственная, достигшая цели, в сочетании с

мощным зарядом гарантировала уверенное ее поражение, а что касается остальных, пущенных внакладку, то мы в подробности их разрушительных последствий не вникали, хотя достаточно было самого поверхностного воображения, чтобы представить, как под обоюдными ударами сотен и тысяч термоядерных зарядов будет гореть земля и гаснуть жизнь на ней. Под ними, прицельными ли, случайными, неминуемо окажутся сотни атомных электростанций, химических заводов, десятки плотин и дамб, охраняющих города и целые государства от напора морской стихии. Чернобыль покажется легким насморком рядом со всепожирающим апокалипсисом ядерной войны. Так ли уж далеко стояли мы от нее? Да нет. Бывало совсем рядом. И не раз. У ядерных «кнопок» сидели такие храбрецы, что они в «советах посторонних» не нуждались.

Когда по хрущевскому сценарию Советский Союз ухитрился скрытно переправить на Кубу под нос Соединенным Штатам стратегические ракеты, накаленность военного противостояния подскочила до точки кипения. Мы стояли друг против друга, как стоят в обороне накануне сражения, ожидая первого неосторожного шага противника, чтоб тут же, боясь опоздать, ввязаться в губительную, воистину последнюю для мира бойню.

В один из дней, когда вот-вот кто-то должен был дрогнуть, к нашим стратегическим кораблям-носителям были поданы ядерные бомбы. Хотя экипажам их не передавали и на замки не ставили, момент был грозный. Спустя несколько часов по команде Москвы «изделия» снова вернули в свои подземелья. Это был их первый и единственный «выход в свет». Но достаточно и одного, в какой-то миг не холостого, чтоб не было следующего.

Не повезло ли нам в тот раз с Джоном Кеннеди – человеком сдержанным и здравомыслящим? А столкнись Никита Хрущев с натурой себе подобной?.. Как легко он тогда произнес: «Вы хотите ядерной войны? Вы ее получите!»

Зона напряжения была, однако, не только над Кубой.

Вдоль советских морских границ то рядом, то пересекая их, круглые сутки носились натовские воздушные разведчики. Их отгоняла ПВО, но длилось это непрерывно. На океанах, нацеленные на важнейшие советские объекты, несли боевое дежурство усиленные ядерные группировки американских подводных и авианосных сил. С них не спускали глаз корабельные и воздушные моряки, но было поручено и нам присматривать за вероятным морским противником на Атлантике, а более всего за средиземноморскими соединениями на переходе через океан.

Полет первой пары оказался неудачным. Когда уже был пройден траверз Ирландии, на борту головной машины случился технический отказ, с которым в другом случае экипаж, глазом не моргнув, продолжал бы выполнять задание, но тут особая обстановка, и пара возвратилась на свой аэродром. Не дотянула до цели, встретив трудную, грозовую погоду и вторая пара. Сквозь вполне объективные и предметные причины возвратов невольно просвечивались и скрытые психологические. Спасая престиж дивизии, третий выход возглавил сам командир – генерал Иван Васильевич Шиханов. Ему достались крайне тяжелые погодные условия, с которыми действительно не следовало бы связываться, но он одолел их, а обнаружив по локатору, где-то между Азорскими островами и Гибралтаром, американскую авианосную группу, пронзил облака, вышел под нижнюю кромку и на высоте метров 200–300 несколько раз прошелся над авианосцем, засняв его палубу, корабли боевого охранения, закатил над ними, рассматривая визуально, размашистый вираж и, войдя в облака, взял курс домой. Его ведомый ракетоносец оставался на большой высоте, ходил галсами и фотографировал изображение морской обстановки с экрана радиолокационного прицела. Тот прицел своей дальнозоркостью охватывал пространство раза в четыре превышающее то, что было доступно локатору ведущей машины. С огромных дальностей ведомый первым обнаруживал цели, наводил на них командира и, оставаясь на высоте, ждал его возвращения. За ними гонялись палубные истребители, брали в «клещи», не давая развернуться, проскакивали перед носом, подстраивались к пилотской кабине, грозя командирам кулаками, но помешать полету не сумели.

Снимки были великолепны. Боевой порядок авианосной группы выглядел хрестоматийно классическим: в центре – морская громадина «Энтерпрайз» с палубой, обставленной самолетами, а вокруг, кольцом, – корабельная охрана.

С тех пор с авианосными соединениями у нас установились безмолвные и не очень дружеские, но регулярные контакты, которыми не на шутку была встревожена Америка. Тогдашнего министра обороны США Макнамару призвали на публичную пресс-конференцию и с пристрастием допросили, как это он допустил, чтобы советские бомбардировщики летали над американскими авианосцами, и что он намерен предпринять, чтобы унять этих русских?

Чем он мог оправдаться? Воды нейтральные, открывать огонь – все равно что затевать войну. А в Средиземном море американские и советские корабли вообще ходят рядом, и мало

ли кто летает над ними? Макнамара заключил свое выступление в том духе, что придется привыкать и к этой новой реальности. В конце концов, и американские самолеты носятся над советскими кораблями.

Мир от наших бдений спокойнее не становился, но нам казалось, что именно мы и оберегаем его от тревог.

Как бы тихо и молча ни трогались в путь авианосные группы, незаметно пересечь океан никому не удавалось. Наши «глаза», видимо, были везде, а позже кое-какая информация стала поступать и со спутников.

Но метаморфозы происходили удивительные. То вдруг очередная пара, выйдя на авианосную группу, среди кораблей охранения не обнаруживает свою главную цель – авианосец, а он, сердешный, в предвидении встречи со своими преследователями, шасть, да и выскочил из «кольца». Но истребители-то вьются, значит, он где-то здесь! Так и есть: взбивая пенный след, он уходил все дальше и дальше к югу, но его и там настигли. К слову, боевые порядки кораблей охранения тоже стали утрачивать традиционные формы и из полета в полет представали в новом облике.

В другом случае во время поиска была запеленгована работа радиосредств авианосца под очень странным ракурсом, а радиолокационная отметка не оставляла сомнений в ее принадлежности крупному кораблю, но, как оказалось, то был «муляж» – кораблик среднего достоинства, но, видимо, плотно обставленный уголковыми отражателями, «светившими» на экранах яркой отметкой, а сам вожделенный предмет поиска шел со «свитой» в режиме полного радиомолчания своим проторенным путем, надеясь избежать очередного свидания с бомбардировщиками.

Для наших экипажей это была великолепная тренировка в поиске и выходе на подвижные цели в удаленных районах.

Немало любопытного обнаруживалось и в корабельных маневрах, в тактике действий палубной авиации.

Противовоздушная оборона авианосных групп и соединений – штука чрезвычайно серьезная, а лучше сказать, неподступная. В боевых условиях наши контакты могут осуществляться только с больших дистанций, держась на расстоянии дальности ракетного пуска. Но над мирными нейтральными водами не грех и повидаться. Это совсем не значит, что авианосцы вообще неуязвимы. Уязвимы, да еще как! Характер наших ракет был именно таков, что на морские цели они шли охотнее, чем на все другие.

Думаю, наши непрошеные визиты были для американцев не

только раздражающим фактором, что само собой, но тоже полезным средством для их собственных тренировок. Во всяком случае, на наши самолеты палубные истребители напускались целыми вереницами и в гораздо большем количестве, чем это было бы разумным в боевой обстановке. Только никто из них не подозревал, что при перехвате бомбардировщиков на дальних дистанциях истребители подтверждали правильность выхода на цель и задолго до визуального обнаружения гарантировали присутствие в составе корабельной группировки и самого «его величества» авианосца. Они фактически сами же и выводили на него.

Наиболее удобным районом для таких «свиданий» были воды, омывающие Азорские острова. Именно там проходили морские трассы от Норфолка до Гибралтара. Но путь бомбардировщиков к Азорам был непрост. Немало неожиданностей и грозных препятствий каждый раз воздвигала океанская погода, не говоря уже о том, что, оторвавшись от последнего краешка земли на Кольском полуострове, там в безысходную минуту запасного аэродрома не найдешь.

Правда, воздушный путь кое-где подстраховывался снизу кораблями спасательной службы советского Военно-Морского Флота, но, слава богу, прибегать к их услугам не доводилось.

А обстановка в Атлантике постепенно накалялась. На траверзе Англии и Исландии наши самолеты почти регулярно стали перехватываться и сопровождаться натовскими истребителями. Беды в том нет, но, чтоб избавиться от их встревоженного внимания, экипажи иногда преодолевали эту зону на малых высотах, под «лепестками» видимости береговых локаторов. Авианосцы же, пытаясь от нас отвязаться, а может, прощупать наши возможности, попробовали сманеврировать южнее Азор, стали прижиматься к островам Мадейра. Все это в сочетании с другими неожиданными демаршами вело к повышенной потребности горючего, и, хотя грех было жаловаться на емкость топливных баков, все же пришлось на рубеже береговой черты прибегнуть к попутной дозаправке в воздухе.

Еще затейливей складывалась разведка на Тихом океане. Там опорным районом, через который шли авианосные группы в зоны боевого дежурства, были Гавайские острова, иногда атолл Уэйк. Но это очень условно: «ловить» корабли приходилось и куда южнее. И тогда Александр Игнатьевич Молодчий, в ту пору командир корпуса на Дальнем Востоке, одной попутной дозаправкой не ограничивался, а, случалось, высылал и встречную. После затяжной разведки, чтоб дотянуть до береговых аэродромов, бомбардировщикам еще над океаном подавали

заправочные шланги и подкачивали опустевшие баки.

Эти контакты с авианосцами продолжались многие годы. Не видя враждебных намерений, американцы постепенно стали к нам привыкать, перестали злиться и, судя по мимике и жестам летчиков-истребителей, обрели некую к нам доверчивость. Открытую агрессивность сохраняли немногие и, как ни странно, негры. Видимо, они были «патриотичнее» белых. Да и чего злиться? Ракеты и бомбы мы не возили, а пушки держали в походном положении. Но правда и то, что ни одно дело без дураков не обходится. Однажды, пристроившись к корме, истребитель затеял вполне благодушный мимический «разговор» с кормовым стрелком. А тот – то ли его не поняв, но, скорей всего, сдуру – возьми да и разверни в его сторону пушки. Истребитель осерчал, вышел вперед, на уровень пилотской кабины и, постукивая себя по голове, тыча пальцем в сторону хвоста, пожаловался командиру на кормового и в довершение «разговора» приспустил лафет со своими стволами, как бы говоря, что он тоже не рыжий и у него тоже есть чем шарахнуть. Командир сразу смекнул, в чем дело, и без особых раздумий выдал в корму популярное народное словосочетание, чтоб мгновенно водворить там порядок, и извиняющимся жестом погасил конфликт с истребителем.

Наши штабы уже давно обладали подробнейшими фотодосье на всю авианосную рать. Не стоило сомневаться, что и наши бомбардировщики (хоть мы на них и меняли из полета в полет бортовые номера) оказались запечатленными во всех ракурсах на американских фото– и кинодокументах. Но полеты продолжались с прежней интенсивностью, поскольку дело заключалось не столько в сборе новой информации (мы и без того дефицитом разведданных не страдали), сколько в демонстрации противостояния или, по новейшей терминологии, «демонстрации присутствия». «Земля» в такие дни чувствовала себя настороженно. На командных пунктах, причастных к полету, не умолкая, потрескивали телефоны, бубнили селекторы. К оперативному расчету то и дело, не довольствуясь докладами по переговорной сети, спускались нетерпеливые начальники, склонялись над картами, перечитывали радиограммы, терзали синоптиков, «вымогая» у них более хорошую погоду, чем есть она на самом деле.

Как ни казались эти рейды вполне привычным и обыкновенным для стратегического бомбардировщика делом, даже с дозаправкой топливом в воздухе, многочасовой абсолютный отрыв от каких бы то ни было аэродромов, встречи над океаном один на один с противоборствующими

истребителями вероятного противника, так сказать, без свидетелей, в путанице облаков, над океаном; пролеты на малой высоте над сонмом следящих и сопровождающих через прицелы корабельных стволов и пусковых установок – невольно привносили во все привычное особую психологическую атмосферу, в которой резко, до роковой, возрастала цена любой экипажной ошибки или непредвиденных осложнений со стороны, скажем, техники, погоды, воздушной обстановки. И все же в тех, порою дерзких, а то и на грани предельного риска налетах была своя драгоценная «изюминка». Одолевшие раз-другой такую задачу значились у командования и в штабах на особом счету, ценились по высшим меркам летного и боевого мастерства. Да и вкусившие острых впечатлений сами командиры кораблей и их экипажные команды как бы чуть-чуть преображались, обнаруживая в себе новые грани летного характера и воли.

Нет других, более «крепких» средств закалки души, чтоб наполнить ее отвагой и решительностью, чем те, что приближают боевого летчика к реальной опасности, рискованной ситуации, у роковых граней которых вся надежда на его твердую волю, хладнокровие и точный профессиональный расчет.

Правда, в полках усердно работали и дипломированные «специалисты» по части выработки, как это называлось на их казенном языке, «высоких морально-боевых и политических качеств». Они читали длинные и занудные лекции насчет преданности и ненависти и заводили пилотскую братию для бесед в специально оборудованные классы «морально-психологической подготовки», где со всех стен на них глядели обвешанные оружием клыкастые дегенеративные рожи, долженствующие изображать американский империализм и генерировать непримиримую ненависть к нему. Этот жалкий примитив нужно было принимать как неизбежность, поскольку был он не полковым изобретением, а имел родовитое, из столичных пределов, директивное происхождение.

Много позже, на исходе «холодной войны», нечто подобное встретилось мне в Соединенных Штатах, только с адресами, перевернутыми в нашу сторону. Уровень убогости пропагандистской фантазии обеих сторон сохранял полнейший паритет.

Неожиданно пришла новая морская задача – предстояло вести разведку района боевого дежурства американских подводных лодок в Норвежском море.

Чудеса! Лодки, ничем себя не выдавая, сидят под водой, а если выползают «подышать», то только ночью – тихо, без

огоньков. Да и днем, случись такое, они самолет обнаружат раньше, чем он их, и успеют скрыться незамеченными. По этой причине дежурные ПЛАРБы (аббревиатура: подводная лодка атомная, ракетная, баллистическая) никто никогда не видел. Не удавалось вцепиться им в хвост и под водой, поскольку наши подлодки шумели куда сильней, чем чужеземные.

А нас все больше втягивали во флотские задачи. Вот уже и ПЛАРБы.

В принципе, в оперативных планах нам поручалась не разведка, а боевые действия против морских группировок вероятного противника, и то не в качестве самостоятельной силы, а в виде средства наращивания флотских ударных усилий. Но морской главком, навязывая разведку, хотел поплотнее притянуть нас к своим задачам и даже настаивал, подбивая на это министра обороны, на оборудовании стратегических самолетов поисково-разведывательной аппаратурой. От этой затеи удалось отбиться, но флотский крест мы несли честно. И все же главными целями для нас неизменно оставались наземные объекты – там, за морями-океанами.

Новая задача восторга у меня не вызвала. Безнадежную затею визуальной разведки подводных лодок, грозившую огромной и пустой тратой самолетного ресурса, нужно было закрыть прочно и поскорее. Лучше всего слетать самому, чтоб не ссылаться на доклады других экипажей. Да и пройтись над морем пониже – редкая радость, и жаль было ее упускать. Но высоту полета в тот день определяла, в сущности, погода. Нижняя кромка сплошных, кое-где дождивших облаков колебалась около двухсот-трехсот метров и только за траверзом Фарерских островов приподнялась примерно к восьмистам. Под нами вздымались крутые, в пенных гребнях мрачные волны.

Море выглядело сурово и пустынно. Но когда подошли к Фарерам, ахнули от неожиданной смены простиравшейся впереди картины: все морское пространство было усеяно скоплением многих сотен рыболовных судов, среди которых возвышался гигантский, в пестрых разводах бортов и труб, океанский корабль, видимо, плавучий перерабатывающий завод. Прошли и к Ян-Майену, рассматривая все те же рыбачьи сейнеры, а подводных лодок и в помине не было. Но уже на обратном пути, когда море опять опустело, вдруг раздался возбужденный крик кормового стрелка:

– Лодка! Сзади! Ушла под воду!

Лодка? Не может быть. Вот тебе и «чудеса»!

С максимально возможным креном разворачиваюсь на сто восемьдесят. Пройдя прикидочное время, беру прежний курс.

Море пустынно. Но снова раздается тот же возглас, и я повторяю маневр. Штурман фиксирует координаты, хотя на волнах нет никаких следов. Был и третий заход, пока, наконец, и нам, из передней кабины, удалось ухватить то мгновение, когда из морской пучины взошло в металлическом блеске округлое крупное тело и, перекатываясь, снова исчезло в волнах.

– Да это кит! – вскричали все разом.

Других, более важных «открытий» наша разведка не принесла. А что, если бы мы тогда того кита не засекли в третьем заходе? Пришлось бы докладывать об обнаружении подводной лодки и продолжать бестолковую разведку. Но этого не случилось.

Больше на поиск подлодок никто не ходил.

Самой важной «дисциплиной» боевой выучки была, конечно, спецподготовка. Размытый, ничего не выражающий термин скрывал от любопытных все, что связано с отработкой навыков применения ядерного оружия.

По технике исполнения сброс бомбы со спецзарядом – далеко не то же самое, что бомбометание обычной фугаской. Одни меры защиты, если не сказать спасения, от факторов поражения собственной мегатонки чего стоят, не говоря уж о целой серии абсолютно точных и строго последовательных операций, которые нужно проделать на боевом пути, чтоб привести заряд в готовность к взрыву и чтоб в нужный момент бомба сошла с замка.

Все экипажи-носители и их самолеты были на особом ежедневном учете не только в нашем штабе, но и в самых высоких московских. Ядерные заряды, под надзором особо обученных инженерных подразделений, хранились в тепле и холе в просторных светлых подземных залах и никогда, исключая карибский переполох, не поднимались на поверхность, а классные занятия и тренировочные полеты мы проводили с холостыми учебными спецбомбами.

Но однажды было получено право на выдачу одной настоящей. По плану государственного руководства готовился испытательный воздушный взрыв. И уж раз его доверили нам, нельзя было упустить этот редкий случай, чтоб не подключить к нему как можно больше летных экипажей. Пусть посмотрят, почувствуют, поймут, с чем дело имеют. Судя по предложенным условиям подрыва, эта совсем небольшая, в мягких обтекаемых формах, изящная бомбочка содержала в себе не менее двух с половиной мегатонн разрушительной силы.

Претендентов на ее сброс обозначилось немало, но выбор пал

на Иону Баженова – заместителя командира полка по политической части. Не звонкая должность (а может, и она, выбор шел по многим каналам) сыграла тут свою роль. Баженов был прекрасным замполитом, но славился прежде всего как высококлассный, отлично натренированный летчик, человеком с крепким характером и твердой волей, рассудительный и предельно собранный. Не случайно, кажется, в том же году он был назначен на командирскую должность.

Баженова решили сопровождать целым полком, расположив самолеты в боевом порядке так, чтоб на разных, но, конечно, минимально безопасных расстояниях и курсовых углах от эпицентра взрыва проверить «на ощупь» воздействие ударной волны на самолетную конструкцию, да и на экипаж, конечно. Разной была и высота: кто поближе, тот повыше, кто подальше – пониже. Я сел на правое сиденье рядом с молодым летчиком, избрав место в строю на правом фланге – «подальше, но пониже». Отсюда мне хорошо был виден и Баженов, и весь боевой порядок.

Над Новой Землей, под непорочно чистой голубизной арктического неба, ровным слоем, как снежная равнина, заливаемая слепящими лучами солнца, лежали белейшие, стерильной чистоты инверсионные облака. Их верхняя кромка была, пожалуй, тысячах на четырех, ну пяти, а мы занимали ступеньками от девяти до двенадцати.

В эфире тихо. Все слушают одного Баженова. Я вытягиваю шею, еще раз просматриваю ряды самолетов. Все на месте. Поправлять никого не надо. Баженов целится, конечно, по радиолокационной мишени. Хорошо ли видит он ее? Да, хорошо, и полигон дает «добро» «на работу». Короткие условные переговоры с КП полигона спокойны и четки. Чувствую, вот-вот прозвучит последняя команда. Наконец и она – парольный сигнал, обозначающий «сброс». Я опускаю очки с густо-черными светофильтрами на глаза, нажимая красную кнопку выключения автопилота, и обеими руками крепко берусь за штурвал. Мой молоденький летчик тоже опустил очки, но совершенно механически снова взял в правую руку рукоятку автопилота, еще не осознав, что он уже отключен.

– Возьми штурвал, – тихо подсказал я ему.

Он быстро перенес руки на рога баранки, и мы оба застыли, ведя машину строго по курсу и посматривая в то место, где должно разразиться «то самое».

Светофильтры были настолько плотны, что сквозь них почти не просматривались кабинные приборы, а небо, как перед ночью, погрузилось в густые сумерки. Но вдруг в заоблачные пределы, озолотив облака, вырвалось ярчайшее свечение. Оно озарило

ровным светом все окружавшее нас пространство, проникло в кабину, рассеяло тени и осветило приборы. Это длилось секунды. Свет так же тихо осел, как и появился, но спустя несколько мгновений нас раз за разом тряхнуло так, как если бы мы, сидя в автомобиле и мчась на большой скорости, проскочили через разбитый многоколейный переезд железнодорожного полотна. Тупые удары пронизали весь каркас машины, прошли по нашим позвоночникам. Чуть закачались крылья, зарыскал нос, по циферблатам анероидных приборов загуляли стрелки.

Мы пошуровали рулями, успокаивая машину, и она снова поплыла вполне послушно.

Теперь начиналось зрелище. Слева, из ровной глади облаков, стал вдруг вздыматься и стремительно расти огромный белый купол. Едва достигнув полушара, он прорвался сквозь облачный слой, таща за собой широкий дымный столб, быстро взбиравшийся на огромную высоту, уже превышавшую нашу. А на вершине того, лучше сказать, столпа клубился, переливаясь на солнце нежнейшими тонами всех цветов радуги, колоссальный тюрбан. На какой высоте завис он, на двадцати, тридцати километрах?..

Весь полк, как по кругу почета, прошелся вокруг того «тюрбана», опасливо посматривая на него снизу и, выйдя на южное направление, взял курс на аэродром.

Куда поплывет этот пестрый монстр, разваливаясь по пути и рассеивая радиоактивную пыль? Над какими морями, городами, степями понесут его шальные ветры, оставляя за собой убийственный след? Тогда об этом, признаться, не думалось. Я радовался успешному сбросу бомбы, ее удачному взрыву, возвращению полка в полном составе без каких-либо потерь, а перед глазами все еще стоял завораживающий своим грозным величием роскошный тюрбан. Жаль, ни у кого не было фотоаппарата. Да в те поднадзорные годы и не могло быть. Но дома нашлись акварельные краски, и ту «экзотику» я все-таки изобразил.

Дозиметры, как шариковые ручки торчавшие из наших нагрудных карманов, ничего серьезного не показывали. Все машины были целы, никаких видимых повреждений не обнаружили и техники. Исключением был самолет Баженова. Как ни уходил он на полном газу подальше от точки взрыва, все же оказался от нее ближе всех. В местах, где под белой эмалевой краской не удалось до конца смыть потемневшие пятна металла, бурели следы подпалин. Они виднелись и на других, не закрашенных снизу деталях. Потускнело остекление кабины. Кое-где, в наиболее слабых местах дюралевого покрытия,

обозначались трещинки. Мегатонки не шутка, даже на безопасных, по расчетам, удалениях от точки их взрыва.

На земле баженовский самолет был продемонстрирован летному составу многих полков, но, от греха подальше, его тихо списали и перегнали как экспонат на учебную площадку Киевского высшего инженерного авиаучилища.

Это был, кажется, последний воздушный ядерный взрыв. Наступило прозрение, растянувшееся на многие годы. Испытания ушли под землю. И хотя человечество все еще оставалось заложником ядерной смерти, войны пока обходились обычным оружием. Где бы ни вспыхивали их новые очаги, они всегда и везде затрагивали наши государственные интересы. При классовом подходе к природе войн иначе и быть не могло. К близким по духу и классу мы всегда спешили на помощь – то с подачей боевой техники и всей военной атрибутики вплоть до продуктов питания, а то и с непосредственным военным вмешательством.

А за спиной другой воюющей стороны всегда стояли Соединенные Штаты со своими интересами. Так что встретиться двум самым мощным ядерным державам, скрестив оружие, было немудрено.

Нечто подобное назревало в 1967 году, когда Израиль вторгся на Синай, а Египет не смог его отстоять. Наши олигархи, израсходовав весь запас словесных аргументов, решили в ход пустить силовые.

Получаю боевое распоряжение: подготовить полк ударных самолетов и нанести бомбовый удар по израильским военным объектам. Следует их перечень.

В один из гарнизонов летит сигнал боевой тревоги. Подвешиваются бомбы, заливаются баки. Летчики и штурманы всматриваются в карты, прокладывают линии пути к целям, изучают противовоздушную оборону. Даже перед экзаменами, не особенно вникая в тонкости тактико-технических данных американских зенитно-ракетных комплексов «Хок», на этот раз, узнав, что именно они прикрывают своим огнем объекты предстоящего поражения, летный состав вдруг проявил к тем «Хокам» прямо-таки небывалый интерес, загнав в тупик даже офицеров разведки, требуя от них самых точных сведений о боевых характеристиках и координатах расположения батарей на огневых позициях.

А мои закрытые телефоны «ЗАС» и «ВЧ» не умолкают. Указания, противореча предыдущим, следуют одно за другим. Голоса раздраженные, взвинченные, нетерпеливые. Ничего

удивительного. Они сами – и командующий Дальней авиацией Агальцов, и его штаб, – сидя под крепким генштабовским прессом, только успевают ретранслировать многоканальный поток грозных приказов и распоряжений, стекавшихся в конце концов в тот замордованный гарнизон.

Больше всего меня «умилило» строгое предупреждение насчет того, чтобы ни в коем случае, ни при каких обстоятельствах не допустить боевых потерь. Еще бы! Я прекрасно понимал, что речь идет не о «заботе о живом человеке», не о сохранении жизни экипажей, а о престиже нашего государства, который могут крепко скомпрометировать перед мировой общественностью красные звезды, если они вдруг обнаружатся на сбитом и не успевшем дотла сгореть самолете. Но вскоре сообразив, что тут гарантий быть не может, в Москве кого-то осенила счастливая мысль, воплотившаяся в очередное распоряжение: документы у летного состава изъять, звезды на самолетах смыть, а на их место накрасить египетские опознавательные знаки. И чтоб немедленно!

Черт возьми! С документами ладно – в одно мгновение. А где найти смывку, набрать столько краски? Самолетные знаки только издали кажутся крошечными. Их же малевать нужно несколько дней! Кстати, как они выглядят эти египетские кружки и квадраты? Бросились искать. Нашли и обомлели – четыре цвета: красный, белый, черный и зеленый. Краска нужна особая, а не та, чем заборы красят, хотя и она пошла в дело. Кое-что обнаружили на заводах и все, что было, срочно перебросили транспортными самолетами в полк. Мажем наши несчастные кили, фюзеляжи и крылья кое-как. Спешим. Краске нужно подсохнуть хотя бы в течение суток. Но куда там! Накатал – и вылетать.

На исходный аэродром, где предстоит дозаправка, а затем и вылет на боевое задание, отправляем первую пару. Но именно в это время иностранные радиостанции по всему миру разнесли «маленький такой секрет» о намерении советской авиации нанести удар по израильским военным объектам. Интересно, где они его подцепили? Не у нас же, в провинции?

Оттого ли, а может, просто поостыв, но Москва потихоньку выпускает пар. Сначала звонок: вылет по особой команде. Но ее все нет и нет. Потом пришел «отбой».

Все облегченно вздохнули – командиры, летный состав, насмерть перепуганные семьи. Вернувшихся с аэродрома дома встречали как уцелевших на войне. Политотдельцам в той заварухе так и не удалось обнаружить видимых признаков подъема боевого и интернационального духа. Бравурные ноты, нужно думать, звучали только в их политдонесениях.

Обрадовался отбою и я, но на душе было скверно. Невольно мутила вся эта унизительная попытка вмешаться в чужую войну по-воровски, исподтишка. А случись кому-то лежать в аравийских песках – открестились бы от них, глазом не моргнув.

Неловко было и перед моими ребятами, вовлеченными в эту несостоявшуюся авантюру и проглотившими преподанный им урок вероломства и непорядочности. Да и что мог сделать наш одиночный, пусть даже крепкий удар, если египетская армия, имея крупное превосходство в силах, панически покидала Синай под нахальным шествием израильтян?

Победа нас не ожидала. А мировой скандал, а то и новый пик конфронтации с Америкой был обеспечен.

Через год мы протягивали «братскую руку помощи» социалистической Чехословакии. Раз «внутренняя контрреволюция и мировой империализм» решили подавить «социалистические завоевания», которыми так «дорожил» народ Чехословакии, то нужно спешить ему на выручку.

В операции сил Варшавского Договора советская авиация, главным образом транспортно-десантная, сыграла немалую роль. Скромное место тут нашлось и для полка нашего корпуса. Задача заключалась в том, чтобы в период ввода советских самолетов в воздушное пространство Чехословакии плотно подавить радиотехническими помехами локаторы всех других, не только чехословацких, аэродромов, откуда возможны взлеты и наблюдения за нашей авиацией.

Экипажи у полковника Кривоноса один в один, все отлично оттренированы, предельно собранны и любую задачу для самых сложных условий берут с полуслова.

Вторжение идет по графику, но кривоносовцы уже около часа сидят в самолетах, ожидая сигнала на взлет, а Москва молчит. Августовская ночь душная, еще не остывшая от дневного зноя. Так можно измотать летный состав еще до подъема в воздух. Уточняю на КП Дальней авиации ориентировочное время взлета. К моему удивлению, его сместили почти к утру. Прикидываю: часа три могут поспать. Часть головных экипажей размещается в аэродромных казармах недалеко от самолетов, другая – чуть подальше.

И вдруг, в середине ночи, задолго до обусловленного часа подъема – команда на немедленный взлет. Хватаю другую трубку, бужу Кривоноса (тот, как и я, подремывал у телефона):

– Взлет! Немедленно!

Представляю, что с ним. У него нет времени даже выругаться.

С нетерпением жду доклада о первом взлете. Ждут его и в Москве. Для меня сейчас очень важно выпустить первый самолет.

Любой! Им обозначится начало взлета полка. Как и ожидал, в считаные минуты пошел не головной, а самый шустрый. Молодец! На память и в благодарность часы получит. Путалась очередность еще некоторое время, но не беда – кривоносовцы настолько опытны и умелы, что, вписываясь в замкнутое кольцо вокруг Праги, все окажутся на своих местах.

Кого и насколько они «забили», сказать трудно. Во всяком случае, никакого противодействия в воздухе советской авиации оказано не было. Да это и без наших стараний не предвиделось.

Отдежурив на кругу предписанные два часа, полк благополучно вернулся на свой аэродром.

Слава богу, ему не пришлось садиться на чешских. Уже тогда было известно, что тамошний народ своих «освободителей» встречает не с цветами.

Летная повседневность состояла из тысяч вопросов и загадок, над которыми, прежде чем затевать полеты, ломали голову командиры и штабы. Как на аптекарских весах взвешивались наши, мягко говоря, скромные материальные ресурсы, которыми, как библейской буханкой, нужно было «накормить» всех – и летчиков основного боевого состава, чтоб не утратили летных навыков, да еще кое-что «отщипнуть» от них и дать налетаться молодым экипажам, втащить их поскорее в строй.

Не только в Англии и Штатах, где есть авиация, аналогичная нашей, но и в других развитых странах летчики в год налетывают раза в два больше, чем мы. Таковы общепринятые, в том числе и в советской авиации, наукой и опытом подтвержденные нормы. Но… дело тут не только в срезанных лимитах топлива, больше которых наше государство просто не в состоянии было отпустить, а и в не менее ограниченных технических ресурсах самолетных систем, особенно двигателей. Двойной годовой налет, если бы нас и одарили горючим «по потребности», непременно приковал бы вскоре немалую часть боевой авиации к аэродромным стоянкам. Так уж мы оказались рассчитанными – на пределе возможного. И выше приподняться нам было не дано. В сущности, такая экономия больше напоминала расточительность. Растягивался, захватывая целые годы, ввод в строй молодых экипажей, расходовавших на свое становление материальных средств, как нетрудно понять, куда больше, чем предусматривалось нормами; на «голодном пайке» держалась тренировка опытных летчиков, а малые ресурсы двигателей только увеличивали потребность в их количестве, вгоняя государство в жестокие расходы на новые поставки этих дорогостоящих «самолетных сердец». Снятые же движки шли на

перечистку и снова возвращались к нам, да только всякий раз с еще более коротким ресурсом с неустранимыми следами подношенности. Но были у нас крепкие командиры и хорошие инструктора. Они умели умно работать и выходить из трудных положений. И я не скажу, что наш летный состав владел техникой пилотирования и мастерством боевого применения, хоть в чем-то уступая (без иностранной информации мы не сидели) выучке аналогичной авиации других видных держав.

Планомерность летной работы перемежали крупные, московского калибра учения, порой увлекавшие в свою орбиту если не весь состав соединений, то их значительную часть. Министерские, носившие при Малиновском скоротечный, в жестком противоборстве высокодинамичный, но как бы ограниченный по задачам характер, с приходом Андрея Антоновича Гречко раздались в масштабах, приобрели тяжеловесность и некую грозную эйфорию несокрушимости силы нашего оружия, переросшую в более позднее, устиновское время в помпезные зрелищные демонстрации. Поначалу шли долгие, до блеска, репетиции, потом – показ, который, собственно, и был учением, а под конец – парад; с речами, салютами и оркестрами. Случалось, учения завершались в Кремле раздачей полководческих орденов – Суворова, Кутузова… Без публикаций, конечно, так скромнее. Теми, особого статуса, драгоценными звездами в Великую Отечественную награждались советские полководцы и их соратники за выдающиеся победы над немецко-фашистскими захватчиками в кровавых битвах фронтовых и армейских операций. Новые популяции крупных военачальников, коим в те годы такие награды, по причине незначительности чинов, а то и малолетству, были недоступны, наверстывали вожделенное на учебных полях и полигонах. С Леонидом Ильичом по этому вопросу договориться было нетрудно.

Главкомовские же авиационные учения выглядели куда строже и серьезнее, отличались высоким напряжением, непредсказуемостью событий, остротой и сложностью динамики боевых действий и непременно втягивались в столкновение с войсками ПВО, где главной нападающей силой всегда выступали дальние бомбардировщики. Еще до подъема в воздух начиналась «тайная война». Пэвэошники стремились во что бы то ни стало проникнуть к нашим заявкам на предстоящие маршруты и овладеть планом налета. Мы же старались всеми силами не допустить раскрытия наших «коварных» замыслов и изобретали всякие отвлекающие маневры. Ликовал преуспевший. Все остальное почти не имело значения, игра была сделана, и выводы можно было писать заранее.

Москва не верит ничему
Первые уроки коварства. Собеседник Сталина. Мятежный комкор. На скользком поле ВПК. Конкурс с назначенным победителем. Он все-таки родился, этот самый мощный

Осенью 1968 года освобождалась должность первого заместителя командующего Дальней авиацией, и ее предложили мне. Раздумий не было. Как принято, вслед за этим последовал ряд вызовов в Москву для собеседования с высшими военными начальниками, руководителями кадровых органов и работниками ЦК партии. Последним, к кому меня препроводили, был секретарь ЦК КПСС Дмитрий Федорович Устинов, ведавший военными делами. Беседа была короткой, слегка коснулась оперативных вопросов и на том завершилась. Какого-либо особого значения, по крайней мере выше того, для чего был вызван, этой аудиенции я не придал. Но когда, вернувшись в штаб Дальней авиации, доложил о встрече с Устиновым своему командующему, маршалу Филиппу Александровичу Агальцову, тот вдруг вскочил на ноги, изменился в лице и, показывая на свое кресло, произнес:

– Это сюда!

Такая неожиданность меня поразила. Но Филипп Александрович хорошо знал всю тонко отрегулированную систему служебной градации высших партийных чиновников, чьим благословением завершалось назначение на должности строго соответствующего уровня. Устинов, оказывается, был по уровню Агальцова. Мне полагался кто-то другой, ступенькой пониже.

Я успокоил Филиппа Александровича, сказав, что о нем не было никаких разговоров, да и не могло быть. И в самом деле, последовавший дней через десять приказ окончательно, как мне показалось, снял с души Агальцова тревожные опасения.

На заместительской должности, с ее размытыми функциональными берегами, с чем только не встретишься! Но среди вопросов, не вызывавших каких-либо сомнений, попадались и «таинственные незнакомцы», особенно из тех, что касались создания новой боевой техники и ее совершенствования, к чему я ранее, не будучи связанным с промышленными структурами, не

прикасался. Дело в том, что предшественник оставил мне в наследство несколько председательских постов во главе всевозможных вооруженческих комиссий, в том числе и по приему исполненных заказов от оборонных министерств.

Первые визитеры из службы вооружения ВВС, предложившие мне поставить подпись под документом, рекомендующим принять на вооружение новую радиотехническую станцию самолетной системы обороны, изрядно насторожили. Они прекрасно знали, что этот вопрос для меня нов, незнаком и не потому ли избрали такой «удобный момент» для его торопливого завершения? Не прибавило мне доверия к достоинствам предлагаемой системы и знакомство с техническими документами, как не убеждали в ее беспорочности и новенькие медали лауреатов Государственной премии, только что полученные моими оппонентами за создание именно этой станции. Ощущение не из приятных, если не сказать, идиотское. От тебя, нового начальника, к которому еще присматриваются, ждут командирского решения, а ты мямлишь, потому, что не все понимаешь. А те, что ждут, все, оказывается, понимают, но втайне очень не хотят, чтобы и я понял. «Котом в мешке» оказалась станция и для инженеров – специалистов управления Дальней авиации. Они-то и надоумили попросить наш вэвээсовский НИИ Молоткова, как мы называли это учреждение по имени его начальника, дать свое заключение по всей проблеме предстоящего переоборудования самолетов. К нашему удивлению, такой документ уже был оформлен, но, поскольку в нем содержались неутешительные выводы, «заинтересованные лица» его зажали.

Постепенно всплыла вся история вопроса. Оказывается, станция помех самолетным радиолокационным прицелам противника была задана промышленникам еще лет десять тому назад. Разработчики с энтузиазмом ухватились за эту тему, но, плюнув на все обусловленные сроки, тянули время, как могли. Работа высоко оплачивалась, а все остальное не имело для них никакого значения. Не зря подобные затяжные работы, каких в промышленных министерствах скапливалось великое множество, вполне общепринято и обиходно именовались «кормушками». Кто только к ним не прилипал!

Станция в конце концов родилась, и поскольку ее характеристики, в общем, как оказалось, соответствовали тем, давним, еще десять лет тому назад заданным, Минрадиопром решил, что с задачей справился и счел возможным представить разработчиков, а заодно и некоторых не очень надоедавших им заказчиков из службы вооружения ВВС к государственным премиям. Не теряя времени, на заводах был размещен заказ на

серийное производство нескольких сотен новорожденных станций, и вскоре их поток стал искать свои адреса.

Все, казалось, в порядке. Да за то время, пока шел «творческий процесс», во всех странах НАТО сменилось целое поколение самолетов-истребителей, а заодно, как водится, обновились и их бортовые системы обнаружения и прицеливания, мощность излучения которых была совершенно непреодолимой для нашей устаревшей еще до рождения «новинки». В строю натовских ВВС оставалось всего десять или двенадцать экземпляров, стоявших на датских аэродромах и готовых к списанию старых истребителей «Хантер», которым она еще кое-как могла «заплевать глаза». На большее подняться ей было не дано.

Но вооруженцы, несмотря на очевидность фактов, наседали. Затевалось «перетягивание каната», грозившее перерасти в крупный скандал.

Между тем наступил январь, и однажды, вернувшись из очередной служебной поездки, я узнал о моем назначении командующим Дальней авиацией.

Филипп Александрович тяжело переживал конец своей строевой службы, и я сделал все, чтобы он спокойно, не торопясь мог закруглить свои командирские дела. Ему шел уже семидесятый год, и, казалось, все случившееся он должен был предвидеть, ждать и воспринять как неизбежность, но к таким поворотам судьбы, как и к смерти, никто никогда не готов. Он еще не знал, собираясь в отставку и не представляя, как в ней жить, что спустя полгода ему все-таки удастся снова вернуться «на действительную» с зачислением в так называемую группу генеральских инспекторов, где тихо, как в райских кущах, обитают отслужившие свое маршалы и на «втором дыхании» «служат» столько, сколько живут.

Не знаю, предавался ли он в те драматические для него дни воспоминаниям о прожитой жизни, но ему было что вспомнить.

Гражданская война в России, да и все двадцатые годы мало чем выделяли его из общей массы ему подобных. Зато тридцатые – дело другое.

Во время гражданской войны в Испании он занимал пост комиссара группы советских летчиков, воевавших на стороне республиканских сил, а возвратясь на Родину, получил звание дивизионного комиссара и должность комиссара Военно-Воздушных Сил. Ему не раз доводилось бывать у Сталина – и в его рабочем кабинете, и даже в кремлевской квартире. В отличие от многих других военных деятелей, тоже пропущенных после Испании через сталинские аудиенции, Агальцов с предельной

откровенностью докладывал вождю о серьезном и чреватом опасными последствиями отставании советской авиационной техники от авиации фашистской Германии, с которой нашим летчикам пришлось встретиться в воздушных боях, и что это отставание пока продолжается.

В той обнаженной прямоте было немало риска, поскольку вся страна, под впечатлением целой серии выдающихся воздушных экспедиций и рекордов, прогремевших на весь мир в тридцатые годы, все еще пребывала в эйфории самой мощной авиационной державы мира, творцом которой, конечно же, был сам Сталин. И вдруг – такой «флер». Эти агальцовские откровения комментировались теми, кто знал о них, не только как поступки высокого гражданского мужества, но и особо опасной смелости. Реакция Сталина, по словам Агальцова, была очень острой. Но, видимо, «неизгладимое впечатление» от этих бесед, в конце концов, вынес и сам Филипп Александрович, вдруг почувствовав за сталинским, казалось бы, добрым к нему расположением, некие флюиды надвигающейся грозы, иначе чем объяснить, что в январе 1941 года, не встретив возражений Сталина, он вдруг резко сошел с комиссарской стези, сменил, не ожидая нового звания, два своих ромба на две шпалы майора и, получив, по его же просьбе, должность командира полка, уехал подальше от Москвы на периферию, в Прибалтику, где только в марте получил новое звание «полковник». А в апреле все три командующих ВВС, с которыми он последовательно работал – А. Д. Локтионов (в 1937–1939 гг.), Я. В. Смушкевич (1939–1940 гг.) и П. В. Рычагов (1940–1941 гг.), как и ряд других крупных авиационных начальников им сопутствовавших, были сняты с должностей, арестованы, а в октябре расстреляны. Задержись комиссар на прежнем посту, трудно сказать, как обошелся бы с ним его державный «собеседник». На сталинском счету было немало уничтоженных среди им же высоко возведенных, а пощадил бы – вовек не отмыться от черных подозрений.

Почти всю войну Агальцов провел на фронте, окончив ее генерал-лейтенантом, командиром авиационного корпуса. Некоторое время командовал воздушной армией и после войны. И снова – Москва, этажи и коридоры центрального аппарата. И тут новая встреча со Сталиным, еще одно испытание силы гражданского духа. Когда в 1951 году в воздушной армии, которой командовал К. А. Вершинин, большая группа штурмовиков, идя во время учений на малой высоте, врезалась в непроходимую погоду, кончилось это гибелью 25 человек и 13 разбитыми самолетами. Расследование причин катастрофы было поручено комиссии во главе с Ф. А. Агальцовым. Но К. А.

Вершинин, не дожидаясь итогов работы комиссии, сам доложил телеграммой Сталину, что во всем случившемся виноват он, Вершинин, и только он, Агальцов, однако, нашел, что прямой вины командующего тут нет и, вернувшись в Москву, представил доклад с этим заключением военному министру А. М. Василевскому. Министр уже знал содержание телеграммы Вершинина и, встретив в документах Агальцова совсем иной вывод, отказался идти с ним на доклад к Сталину. Тогда Агальцов сам вызвался явиться к нему.

Василевский не возразил.

Едва вошел в кабинет, к Агальцову навстречу поднялся Сталин и, держа в руках телеграмму, без всяких предисловий сказал, что тут вопрос ясен – раз Вершинин сам признал свою вину, то иных толкований и быть не может.

Казалось, это должно бы остановить Агальцова, однако так не случилось. Он не отступил и сумел доказать правоту своих выводов.

Сталин немного помолчал и спросил:

– Так сколько у нас там гробов получилось?

– Двадцать пять, товарищ Сталин.

– Ну что ж, двадцать шестой делать не будем.

Значит, насчет двадцать шестого товарищ Сталин все-таки думал…

…Немало крупных постов на своем уже изрядном командирском веку сменил Филипп Александрович, но все в стороне от дальних бомбардировщиков. И вдруг в 1962 году – командующий Дальней авиацией. Конечно, после Владимира Александровича Судца бурное течение жизни вошло в сравнительно спокойные берега, но новый командующий тоже был с закаленным характером и с его крепким военно-политическим образованием в полной мере владел ремеслом современного руководителя широкого диапазона, способного с одинаковым успехом, пусть не очень высоким, управлять любым, даже незнакомым делом.

Он часто о себе напоминал нам, строевым командирам, многостраничными, не скажу – директивами, а скорее, посланиями – с нравоучениями и назиданиями, сочиненными собственноручно. Странно, но при таком пристрастии к писанию он, человек наблюдательный, с острым нравственно-политическим зрением, так и не оставил нам записок о своей незаурядной жизни, хотя мы, его ближайшие командиры и помощники, не раз подталкивали к этому. Казалось, что-то мешало ему взяться за перо капитально.

Теперь в тиши огромного кабинета он не спеша разбирал накопившиеся за 7 лет рукописи своего эпистолярного искусства, одни обрекая на сожжение, другие оставляя себе на память.

Было еще одно странное «откровение» Филиппа Александровича в последнюю минуту шествия по коридору, когда я с начальником штаба провожал его к выходу. Глядя отрешенным взглядом куда-то вдаль, в пространство, за стены этого дома, он вдруг, ни к кому не обращаясь, как бы самому себе произнес:

– Я так и не понял дальнюю авиацию.

Бог ему судья. Видно, что-то чужое виделось ему в ней. Мы промолчали. Он говорил не с нами.

Эта должность, что досталась мне, по праву должна была принадлежать А. И. Молодчему – командиру талантливому и более опытному, чем все другие возможные кандидаты и претенденты. Но в строю его уже не было.

Внутренне Александр Игнатьевич не принял Агальцова изначально, но точкой отсчета открытого конфликта послужило, пожалуй, его, Молодчего, письмо министру обороны Р. Я. Малиновскому с предложениями о назревших изменениях в организационной структуре Дальней авиации. Командующий не раз выслушивал доводы Молодчего, знал их существо и соглашался с ними, но дальше двигать не хотел. Министр же, не выразив к письму своего отношения, направил его для рассмотрения главнокомандующему ВВС К. А. Вершинину. И тут началось. Военный совет взбурлил, сочтя сам факт обращения к министру, в обход непосредственного начальника и главкома, непростительной дерзостью, заодно вознегодовал, узрев в тех строчках непочтительный выпад в сторону фронтовой авиации, хотя ничем подобным в письме и не пахло. Сами предложения с ходу были отвергнуты. Агальцов, будучи членом Военного совета ВВС, за Молодчего не заступился, приняв сторону осуждавших его.

«Мятежный» комкор впал в немилость, оказался на постоянном прицеле командующего, но не дрогнул, и очередной раунд противостояния не задержался.

Бедствуя больше других скудностью сети запасных аэродромов и не видя другого выхода, Молодчий решил сам, так называемым хозспособом, построить на каменистом грунте новый крупный аэродром, годный для стратегических кораблей. Агальцов счел эту затею неосуществимой, бесцельной тратой сил и средств и решительно настаивал отказаться от нее. Молодчий не отступал, как мог отбивался от одолевавших его телеграмм и

«посланий», отвечая порою на маршальские резкости тем же, но строительство не прекращал и в конце концов выстроил великолепный аэродром. И тут стряслось непредвиденное: вдруг прихватило сердце – то ли стенокардия, то ли микроинфаркт. Всего-то и «делов» – отлежаться. Но командующий этот сбой не упустил, по выходе Александра Игнатьевича из больницы снарядил в дорогу бригаду медиков во главе с главным врачом, и она сработала точно по предписанию: Молодчего подлечили, поставили на ноги и… списали с военной службы. А ему, генерал-лейтенанту авиации, только сорок пять. Он и сейчас, отмахав свои семьдесят, здоров и крепок как орешек, живет в трудах и заботах, не чувствуя следов той случайной и кратковременной болезни.

От Агальцова я принял еще несколько председательских постов всяческих комиссий по вооружению, теперь уже государственных, поскольку речь шла о создании новых самолетов и ракет. Но не утихали споры и вокруг той злополучной радиотехнической станции, которую молодые лауреаты все еще пытались протолкнуть на борт наших самолетов. Теперь мне противостоял более крупный калибр вооруженцев. Атаку вел сам заместитель главнокомандующего по вооружению – человек решительный, не страдавший раздумьями и абсолютно неуязвимый по причине своего прямого родства с одним из высочайших иерархов ЦК. Александр Николаевич не мог не понимать абсурдности своих настояний, но также не мог и отказаться от них, попав в чудовищно разорительную западню. Оплаченный многомиллионными суммами поток новеньких и совершенно негодных для дела станций, хлынувших с завода, уже нельзя было остановить.

Не видя успехов в противоборстве, мой новый оппонент смело, не опасаясь последствий, подключил на свою сторону только что заступившего на пост главнокомандующего ВВС П. С. Кутахова. Тот, набирая молодую главкомовскую силу, встретил меня бурно и, не дав слова вымолвить, потребовал немедленно, без разговоров приступить к доработке самолетов, но, наткнувшись на институтское заключение, о существовании которого не подозревал, но с которым я теперь не расставался, потихоньку обмяк, стал вчитываться. На последней странице нашел жесткий, как приговор, вывод, утверждавший, что при установке предлагаемой станции помех вместо демонтированной кормовой артиллерийской установки оборонительные возможности самолета… снизятся в полтора раза. Вот те на! Было над чем задуматься. Расточительный просчет службы вооружения

затянул главкома в тупик. Колеблясь между двумя опасными решениями – ставить или не ставить, – он не мог избрать ни одного из них.

– Решайте сами, – хмуро бросил он нам.

Александр Николаевич, не боясь греха, стал напирать с новой силой, но, видя мою неподатливость, еще раз вытащил к главкому.

– Ладно, – сказал главком, на этот раз обращаясь ко мне, – решай сам.

Сомнения меня не мучили. Александр Николаевич скис окончательно.

– Что же делать? – вопрошал он в отчаянии. – А что, если эти станции сдать на склады?

– Куда угодно. Только не на самолеты, – ответил я.

Где была упрятана эта несчастная продукция, я так и не знал.

Прошло около 15 лет. Уже давно Александр Николаевич был осторожно переведен на менее хлопотливую работу, главком, успев отметить свое семидесятилетие, в том же году скончался, произошли изменения и в других структурах руководства ВВС. И вот однажды, к началу очередного заседания Военного совета, в зал быстрыми шагами взволнованно вошел А. Н. Ефимов – новый главком и, не садясь за стол, выпалил жесткой скороговоркой:

– На складах обнаружены в заводской упаковке многолетние залежи сотен станций помех для самолетов дальней авиации. Кто это сделал? – грозно спросил он.

В мертвой тишине поднялся я и коротко изложил суть той, теперь уже почти забытой истории. Главком сразу понял, что все безвозвратно ушло в прошлое и спросить за это ему ни с кого не удастся, как не удалось бы и раньше. Он с силой шлепнул папкой об стол, сел и приступил к очередному вопросу.

С первых дней вхождения в новую должность для меня стало очевидным, что более коварной области деяний, чем вооруженческая, тут, пожалуй, не встретишь. В сложных переплетениях корпоративных эгоистических связей терялись ориентиры, возникали и исчезали иллюзии удачных решений, вспыхивали мелочные амбиции и претензии. Самый захудалый промышленный производитель, все еще работающий на допотопной технологии, но сохраняющий монополию в своем деле, мог откровенно, многими годами игнорировать сроки исполнения заказов, по нескольку раз срывая их и цепко держа за горло всю проблему, чтоб, наконец, предложить какое-нибудь неуклюжее и отяжелевшее изделие с ничтожным коэффициентом полезности. Заседания госкомиссий порою превращались в поля сражений, где высшим приоритетом в поисках истины были

ведомственные и личностные интересы, но уж никак не оборонные.

Уже шли испытания дальнего бомбардировщика «Ту-22М», а машина все не получалась. Первоначально задуманная как модификация уже состоявшей в строю сверхзвуковой «Ту-22», она вбирала в себя все новые и новые конструктивные решения и в конце концов, обретя изменяемую геометрию крыльев, более мощные двигатели, принципиально иную компоновку кабин и силовых установок, не говоря уже о серьезных переделках системы вооружения, предстала совершенно новым типом самолета, хотя все еще по исходному замыслу носила старый титул, разве что с приторочennой буквой М. Да так с ней навсегда и осталась.

Вполне естественно, при таких «дополнениях» машина по сравнению с изначально заданным весом заметно отяжелела, и даже новые, более мощные двигатели не могли ее подтянуть к двойной скорости звука, не говоря уже о том, что для разбега ей не хватало не то что 1800 метров взлетной полосы, как было обусловлено тактико-техническими требованиями, но и наших стандартных 2500. Тогда поставили, во спасение, еще более сильные движки – с двадцатитонной тягой. Но за это время и вес подрос, не дав машине ожидаемой резвости. Эта вечная гонка весов и тяги ввергала в неизбывные страдания всех авиационных конструкторов. Но что мог сделать главный конструктор Дмитрий Сергеевич Марков, создатель, к слову, таких знаменитых и долговечных машин, как «Р-5», «Ту-16», «Ту-22», если вся «начинка» – вооружение, радиотехника, самолетное оборудование, даже обыкновенная проводка – во много раз превышала предполагаемые веса. Да и сам металл был слишком тяжел и слабоват. Чтоб держать такую массу, вместо легких узлов и конструкций монтировались мощные блоки, оставляя машине минимальный запас прочности.

На одном из очередных совещаний комиссии в КБ А. Н. Туполева, где решалась судьба последней модели «Ту-22М», все еще не дотягивавшей до заданных требований, напряжение в противостоянии промышленников с «моей» командой достигло крайних пределов. Прибывший на комиссию министр авиационной промышленности Петр Васильевич Дементьев в перерыве между заседаниями отозвал меня в кабинет Андрея Николаевича и, «облагораживая» свою речь крепчайшими «фиоритурами», стал внушать мне, что машина и так хороша, а что бежит она на разбеге более двух с половиной километров, так это не беда – полосы можно удлинить. Песком, мол, наша страна,

слава богу, не бедствует.

Он прекрасно осознавал всю нелепость своих аргументов, но другими не располагал. К его несчастью, и я не был настолько наивен, чтобы не понять простое: уж если машине для разбега маловато наших полос, то не хватит ей духу выйти и на заданную скорость. Да так оно и было, больше тысячи шестисот молодая красавица не давала, а ждали от нее – две четыреста.

Об этом, уклоняясь от предложенного тона, я сказал спокойно и жестко. «Что ж, не хочешь брать, ну и хрен с тобой, – заключил Петр Васильевич. – Вот буду строгать пассажирские самолеты – народ спасибо скажет».

О, как счастлив народ, о котором так нежно пекутся!

Андрей Николаевич, низко опустив голову, молча сидел за столом и только на завершении разговора тихо произнес, обращаясь к Дементьеву:

– Он прав. Машину я сделаю. Нужны двадцатипятитонники.

В то время я нигде не встречал сообщений о двигателях с такой огромной тягой. Возможны ли они? Но Николай Дмитриевич Кузнецов над ними работал и к новой, уже третьей модификации подал на монтаж.

А между тем самолетостроительный завод, несмотря на незавершенность конструкции, потихоньку клепал те самые машины первых двух модификаций, что никак не укладывались в технические требования, заполонил ими заводские стоянки и периодически снова закатывал в цехи для очередных, следовавших одна за другой доработок. Машины были совершенно «сырые» и как боевые комплексы вообще ни на что не способны. Но такая всеобщая очевидность не смущала высоких чиновников из военно-промышленной комиссии Совета Министров и промышленных структур ЦК партии. Оттуда все чаще раздавались звонки по закрытым телефонам, и уже знакомые голоса, не то уговаривая, не то требуя принять машины в строй, становились все напористей. Я отбивался, как мог, ссылаясь на полную непригодность этой продукции для боевого применения и, конечно, на директивы того же ЦК, требовавшие принимать на вооружение только до конца испытанную и доведенную до заданных кондиций боевую технику. Об этих директивах мои собеседники с того конца провода знали лучше меня, да, пожалуй, они и готовили их для генеральной подписи, но в жизни все было иначе. В одном случае само упоминание сути директивы звучало как святость, в другом – те же «творцы», под натиском сиюминутных интересов, плевать на нее хотели. Они могли, прижав к стенке, заставить расписаться в актах о приеме на вооружение недоработанной боевой техники, а завтра за тот

невольный шаг строго спросить и носом ткнуть в цековский рескрипт.

Но был я тогда не в меру самонадеян, полагая, что уж очень лихо мне удается отражать наскоки моих кураторов, пока в один из дней не последовал вызов меня, как командующего и возглавляющего госкомиссию, и заместителя председателя госкомиссии Александра Александровича Кобзарева – в ЦК. В полной уверенности, что спрос будет именно с него, Александра Александровича, как заместителя министра авиапромышленности, не обеспечившего в уже давно просвистевшие сроки создание и подачу в войска нового бомбардировщика, я был настроен именно в этом ключе, но сюжет разворачивался совсем иначе. Крупнейший в ЦК высоковластный функционер Сербин, к которому мы были вызваны, человек грубый и злобный, как дьявол, насел на меня, ловко оперируя самым ходким и неотразимым демагогическим партийным постулатом насчет рабочего класса. Он-де, рабочий класс, не жалея ни сил, ни здоровья, создает для вас новейшую современную технику, а вы, сидя на всем готовеньком, утратив классовое сознание, игнорируете результаты его героического труда.

– Мы не позволим ущемлять права и интересы нашего рабочего класса, – гремел и кипятился хозяин кабинета.

Мои попытки с провинциальной непосредственностью втолковать грозному сановнику всю несостоятельность такого нажима, поскольку я до мелких подробностей знал действительное положение вещей, только взвинчивали его агрессивность, и он снова садился на своего заезженного, но безотказного конька и, уже постукивая по столу костяшками пальцев, завершил:

– Имейте в виду…

Он не договорил, что именно я должен иметь в виду. Такая недосказанность звучала более угрожающе, давая повод предполагать наихудшее.

А между тем Александр Александрович, сидя рядом, даже ближе к Сербину, чем я, не был задет ни единым словом и, как мне показалось, вполне благодушно улыбался. Да в том и не было ничего удивительного: Кобзарев сам уговаривал меня принять самолеты, и не исключено, что и Сербина «организовал» именно он.

Видимо, из желания усилить мое впечатление от вызова в ЦК и продемонстрировать «высочайшую» поддержку своих требований, Сербин в какой-то момент нашего разговора вдруг снял трубку прямого телефона к Устинову и этаким свойским

тоном, чтоб я не заблуждался насчет характера их отношений, сначала затеял какой-то отвлеченный разговор, а затем, как бы между делом, вклинил, что вот, мол, у меня тут на аудиенции командующий Дальней авиацией, который не желает брать готовые самолеты. «Но, я думаю, он согласится», – округлил он демонстрационную беседу.

Ушел я от него, подавленный чудовищной силой, против которой ничто на свете не устоит – ни логика, ни здравый смысл, ни обнаженная очевидность фактов.

Я схватился за голову: что делать?

Дюжина кораблей, не умеющих ни бомбить, ни пускать ракеты, не шутка. Куда их? Больше других встревожилась инженерно-авиационная служба. Это понятно. Поддерживать в летном состоянии еще до конца не испытанные и не принятые на вооружение самолеты – было от чего дрогнуть. Те, кто хотел оказаться подальше от этой мороки, предлагали отдать их в полк и называли один из самых крепких. Но разрушать боевой, сколоченный организм, выводить его из оперативных планов – слишком крупная жертва. Когда он снова вернется в строй? Нет, меня влекла другая мысль – летный центр! Эта часть концентрирует опыт боевой подготовки, вырабатывает методику летного обучения, переучивает и тренирует летный состав. Уж если и застрянут там эти «недоношенные» аэропланы, так хоть боевой состав не нарушат. Правда, между центром и управлением Дальней авиации нет промежуточных звеньев – ни дивизий, ни корпусов, – и нам придется непосредственно руководить всем процессом летного освоения и эксплуатации новой техники. Что ж, может, это и к лучшему.

Такой же летный центр оказался и в авиации Военно-Морского Флота, и потому было решено разделить между нами весь комплект поровну. Мы поступили «по-джентльменски»: первую модификацию оставили себе, а вторую, более совершенную, но не менее «сырую», предложили морским летчикам.

Не успели мы опомниться, как заводские испытатели одну за другой пригнали нам «долгожданных». Делать нечего – надо летать. Хорошо, что к тому времени нам удалось подготовить на авиазаводах небольшую группу летчиков и инженеров, с которыми можно было приняться за новое дело. Для начала попросили испытателей помочь нам. Те покружили с нашими летчиками вокруг аэродрома, показали в воздухе все, что сами умели, и укатили.

Инструктора в летном центре и в управлении Дальней авиации – таких поискать. Начав с аэродромных полетов, они

стали уводить самолеты все дальше и дальше и наконец появились над полигонами. Мы эти «аппараты тяжелее воздуха» буквально на своих плечах вытащили из полнейшей боевой импотенции: «научили» бомбить, стрелять, работать ночью, летать по метеоминимуму, хотя для боевых действий они, конечно, не годились. Стали привлекать на полеты для первого знакомства с перспективной техникой и строевых летчиков – старших командиров-инструкторов.

Опасная все же была эта работа: отказы «постреливали» со всех сторон, грозя учинить непоправимое, но мы держались, как в осаде, и, в общем, устояли.

На подходе обозначилась еще одна модификация, которой было суждено, став крупной серией, попасть на вооружение полков, хотя и она не оказалась последней.

Это был тот самый «Бэкфайер», из-за которого разгорались крупные публичные военно-дипломатические споры с американцами, зачислившими его в разряд межконтинентальных стратегических бомбардировщиков. Но таковым он, к сожалению, не был. Как мы его ни скрывали от посягательств иностранных разведок, он сразу «засветился», был схвачен и распластался, вгоняя в трепет обывательскую рать, на журнальных обложках всего буржуазного мира. Да только его «похитители» невольно и грубо впадали в заблуждение: он хоть и был «в теле» и с тяжелыми ракетами на пилонах выглядел весьма внушительно, но выше дальнего бомбардировщика европейского радиуса действия, если без дозаправки, ему дотянуться было не дано. Аналогичный по назначению и боевым характеристикам американский бомбардировщик «ФБ-111» немногим уступал «Бэкфайеру» только в дальности полета, зато наша породистая красавица, таская на себе тонны лишнего железа, весила в два раза тяжелее ее заокеанского антипода.

Больше всего раздражала американцев торчавшая впереди фюзеляжа штанга, ну так мы, чтоб не дразнить их, те штанги для заправки топливом в воздухе демонтировали и убрали на склады, после чего отлученная от эксплуатации самолетная система дозаправки постепенно утратила свои функциональные способности и больше не восстанавливалась. А вообще это была грубая интрига в чисто американском стиле: сами сидели на европейских базах под самыми стенами стран Варшавского Договора и делали вид, будто до смерти страшатся, как бы наш дальний бомбардировщик не долетел до Америки.

Вместе с туполевской «Ту-22М» в другом месте рождалась еще одна машина. Главный конструктор Черняков на фирме

Павла Осиповича Сухого построил из титана и стали на три скорости звука дальний бомбардировщик «Т-4», известный в более широких кругах как «сотка». Летчик-испытатель Владимир Сергеевич Ильюшин уже несколько раз поднимал ее в воздух, и она ни разу не дала повода для сомнений в ее расчетных характеристиках. Машина в кратчайшее время, без промежуточных модификаций, обещала быть такой, какой была задумана. Но однажды Андрей Николаевич Туполев, то ли из чувства ревности к опасному сопернику, а может, в самом деле так полагая, где-то бросил неосторожную реплику насчет того, что после «Т-4» вся страна будет ходить в одних трусах. К Андрею Николаевичу, гениальному конструктору, патриарху советского самолетостроения, прислушивались все, и оброненное им ироническое замечание поползло к самым верхам, насторожило их и изрядно смутило. Но патриарх был не прав, говоря так о «сотке». Титан, легкий и прочный металл, выдерживающий на высоких сверхзвуковых скоростях аэродинамический нагрев, невыносимый для дюралюминия, всегда прельщал конструкторов. А то, что был в производстве дороговат, так это главным образом из-за очень большого отхода в стружку сырьевых заготовок при их обработке. В случае же с «Т-4» все обстояло иначе. В отличие от «Ту-22М», строившегося на одном из волжских гигантов самолетостроения, «Т-4» приспособился на скромном московском заводе, выпускавшем легкие самолеты, но главным образом – ракеты для сухопутных войск. Зато над новой машиной, создаваемой почти «с коленок», хлопотала прекрасная инженерная команда энтузиастов, освоившая новую, предельно экономную, почти безотходную технологию обработки и сварки титана, уж никак не грозившую «хождением в трусах».

А эхо сказанного слова все еще не умолкало. Правда, был еще один аспект, настораживавший военно-промышленные сферы: американцы, построив из титана и стали ХВ-70 «Валькирию», рассчитанную на скорость в три маха, не завершив испытаний, поставили ее на прикол. С чего бы это? «Американцы не дураки», – любили у нас поговаривать (как бы оставляя эту роль за нами), и кое-кто счел за лучшее приколоть и «Т-4».

Однажды на летно-испытательную базу пожаловал министр обороны Андрей Антонович Гречко. На смотрины подавалась только «Ту-22М», но, зная о существовании «Т-4», министр спросил и о ней. Стоило мне произнести об этом самолете несколько похвальных слов и выразить некоторые сомнения насчет достоинств «именинницы», как я был сбит с ног не только туполевцами, но и главкомовской командой, с некоторых пор необъяснимо, но безраздельно отдавшей предпочтение «эмке».

Впрочем, почему необъяснимо? Путь к ней был короче, раз на нее уже работал крупный завод с хорошо отлаженной привычной технологией самолетного производства, а для серийного выпуска «Т-4» нет ничего подходящего. И не предвидится. Может, «сотка» и не стала бы основным бомбардировщиком дальней и морской авиации, но для нескольких полков небольшая серия ракетоносцев и разведчиков с тройной крейсерской скоростью звука в боевых условиях, там, где не проткнется «Ту-22М», была бы в самый раз.

Теперь ее походя зашикали, затолкали, а уж будущий «Бэкфайер» прямо купался в славословии. Андрей Николаевич, правда, помалкивал, зато его окружение пребывало в ударе. Особенно суетился фирменный летчик-испытатель Веремей, наделявший машину достоинствами, каких от нее и не ждали.

Наговорившись вдоволь, он торопливо полез в кабину, а вся кавалькада помчала на аэродромное поле к смотровой трибуне.

Веремей носился над взлетной полосой, как демон, делал крутые горки, заваливал глубокие крены, демонстрируя макеты висевших под фюзеляжем ракет, – все это было зрелище, и не более того. Оно совершенно не раскрывало внутреннего содержания машины и уж никак – ее пороков, но на «публику» производило внушительное впечатление. На это и был рассчитан показ, окончательно определивший судьбу обеих машин.

Не думаю, что «Ту-22М» обошлась стране намного дешевле от того, что мы отказались запустить в производство и «Т-4». После той машины, что показывал Веремей, пришлось создавать еще две модификации. Третья, как было сказано, пошла в строй. А до изначально заданных характеристик лет через десять дотянула только четвертая.

В те же годы – в начале семидесятых – во весь рост поднялась проблема создания стратегического сверхзвукового бомбардировщика. Собственно, ее инициировал появившийся у американцев новый межконтинентальный ударный комплекс «В-1». Нам нужен был примерно такой же: на пару махов, массой под 200 тонн и радиусом действия тысяч на десять. Ну там, дозаправка в воздухе, дальнобойные ракеты, оборона, современная электроника разведки и противодействия. Задача суперсложная. И обойдется невероятно дорого. Но деваться некуда, хотя идею поддержали не все.

С появлением авиационных ракет большой дальности пуска и открывшимися перспективами их дальнейшего развития возникли споры – стоит ли создавать такой комплекс, если ракету по любой цели можно запустить не входя в зону обороны противника и с

дозвукового самолета. Зашел ко мне крупнейший ученый в области механики и аэродинамики членкор Академии наук Г. С. Бюшгенс, заместитель начальника ЦАГИ, и очень обстоятельно, почти обезоружив меня, изложил концепцию поражения глубоких целей на всех театрах военных действий дальнобойными ракетными ударами с дозвуковых кораблей нового перспективного поколения. Я ему обрисовал несколько иную картину проникновения сквозь воздушную оборону противника, и в конце концов мы друг с другом не согласились. Но главное, видимо, было в другом. Я почувствовал в словах и настроении Георгия Сергеевича некую тревогу за успех в создании тяжелой сверхзвуковой машины на базе нашей, изрядно не поспевавшей за наукой технологии. Он знал, как трудно шла «Ту-22М», а предстоящая межконтинентальная сверхзвуковая могла оказаться неодолимой. Это и вынуждало моего гостя искать другие решения.

Как бы то ни было, «кнопка» в ЦК уже была нажата, «реле» изначального замысла стали срабатывать, и, независимо от продолжавшихся споров и переговоров, военно-промышленная комиссия Совмина объявила конкурс между КБ Сухого, Мясищева и Туполева на создание сверхзвукового стратегического бомбардировщика. Меня назначили председателем комиссии по рассмотрению аванпроектов. Не каждый раз рождаются машины, тем более тяжелые, как результат конкурсного выбора, как это делается во всех крупнейших авиационных странах мира. Три знаменитых КБ, конечно же, постараются перехлестнуть друг друга в творческих достижениях, и я понимал, как будет непросто почувствовать за сухими скелетами аванпроектов живую душу боевых кораблей и не промахнуться в выборе лучшего из них. Но чем дальше, тем больше я понимал, что мало кто из участников этой затеи заблуждается относительно ее серьезности. Уж очень все напоминало лукавую игру с заранее известным результатом. Какой там конкурс, если Павел Осипович Сухой мог создавать самолеты не более чем среднего класса, поскольку у него нет завода, на котором он мог бы серийно строить тяжелые корабли, и никто ему его не передаст. Еще сложнее обстояли дела у Владимира Михайловича Мясищева, располагавшего всего-навсего большим ангаром, который, в сущности, был единственным производственным помещением, именовавшимся заводом, но отнюдь не для сборки крупных самолетов.

Абсолютным монополистом в строительстве тяжелых боевых кораблей был наследник Андрея Николаевича Алексей Андреевич Туполев. Он и будет строить новый бомбардировщик независимо от итогов конкурса. Но участие в нем, раз уж к тому обязал их

министр авиапромышленности П. В. Дементьев, на что-то все-таки надеясь, приняли все.

Не знаю, сам ли так решил или был «голос» из ВПК, но главком настроил меня на Туполева заранее, может быть, из опасения, как бы фирма Сухого, чего доброго, не отошла от любезных главкомовскому сердцу истребителей, окончательно ударившись в тяжелую тематику.

Поскольку с Туполевым было все ясно, первый визит комиссия нанесла Павлу Осиповичу. Предложенный им проект поражал необычайностью аэродинамических форм, близких к летающему крылу, в объемах которого нашлось место и двигателям, и боекомплекту, и топливу, но очень смущал толстый профиль этой гигантской несущей поверхности: мощная кромка ребра атаки слабо вязалась с представлениями о сверхзвуковом самолете. Преодолевая неловкость, я осторожно спросил Павла Осиповича об этом, а он, оказывается, ждал такого вопроса, познакомил с проработками и показал материалы продувки модели в сверхзвуковой аэродинамической трубе ЦАГИ. Сомнения постепенно снимались, машина виделась вполне реальной и заманчивой. Толстопрофильное крыло в плавных интегральных извивах очертаний его кромок было, видимо, находкой Павла Осиповича, которую он так хотел воплотить в конструкции большого сверхзвукового корабля.

Не менее интересный и так же глубоко проработанный проект предложил Владимир Михайлович Мясищев. Это была тонкофюзеляжная, в стремительных формах изящная «щучка», казавшаяся гораздо легче заключенного в ней веса. Эх, дать бы ей полетать, налетаться! Владимир Михайлович, опытнейший и блестящий конструктор по части тяжелых боевых кораблей, по своему обыкновению, и на этот раз внес в самолетные системы, не повторяясь в уже достигнутом, немало новых, оригинальных решений, а боевые возможности обещали выйти на уровень самых высоких в мире.

Но как несправедлива была к нему судьба (судьба?), а случалось – обходилась с ним круто. Правда, его стратегические корабли «3М» и «М-4» с поразительным долголетием несли боевую службу и в девяностых годах, да не всем так везло. Еще до войны Мясищев построил дальний высотный бомбардировщик с герметическими кабинами и дистанционно управляемым оружием, чем позже стала знаменита американская сверхкрепость «Б-29». Но, намного опередив время, «ДБВ», как оказалось, родился не вовремя. Уже шла война – перестраивать производство было поздно. Подобную трагедию пережил Владимир Михайлович (а лучше сказать, наша авиация) и в конце

50-х годов. Однорежимный высотный сверхзвуковой стратегический бомбардировщик «М-50», буквально потрясший авиационный мир своим техническим совершенством и высокими боевыми возможностями, внезапно, как в стенку, ткнулся в хрущевскую ракетную эйфорию. Трудно было уготовить этому выдающемуся творению человеческой мысли более парадоксальную судьбу. Пришлепнув на мясищевский корабль печать строгой государственной секретности, поскольку в целом мире ничего равного ему пока не предвиделось, он успел разок пройтись на воздушном параде, ошеломив всех, кому удалось его видеть в полете, и через несколько лет обрел свое печальное пристанище в монинском музее, став экспонатом. А ему бы летать да летать – аж до нашего времени.

И вот новое испытание с запланированным отказом. Я чувствовал себя отвратительно. Зная заранее, что ни один из первых двух проектов, какими бы безукоризненными они ни оказались, будут отвергнуты, я должен был, слушая доклады и ведя беседы с нашими выдающимися авиационными конструкторами, имена которых обрели мировое звучание, стали интеллектуальной гордостью нации, лукавить, в чем-то обнадеживать, сохраняя при этом, хотя бы внешне, состояние приличия и достоинства. Да и они, я думаю, прекрасно понимали свою роль в этом неблаговидном спектакле, затеянном незадачливыми режиссерами из ВПК.

Наконец, сообщил о своей готовности принять нас Алексей Андреевич Туполев.

Рассаживаясь в небольшом зальчике и всматриваясь в развешенные на стенде плакаты, я с удивлением узнал на них знакомые черты пассажирского сверхзвукового самолета «Ту-144». Неужто тот самый? Своими техническими и летными характеристиками он не дотягивал до заданных, грешил невысоким уровнем надежности, был неэкономичен и сложен в эксплуатации. Случались и большие беды. Гражданская авиация всячески отгораживалась от него.

Интересно, что будет дальше?

Алексей Андреевич, держась несколько скованнее, чем обычно, с указкой в руке подошел к стенду. Суть его предложений сводилась к тому, что между раздвинутыми пакетами двигателей, занимавшими нижнюю часть фюзеляжа, врезались бомболюки, в которых и будут размещены ракеты и бомбы. Не углубляясь в дальнейшие рассуждения, было очевидным, что, став бомбардировщиком, этот неудавшийся лайнер под весом боекомплекта и оборонительного вооружения отяжелеет, утратит последние запасы прочности и все летные характеристики

посыплются вниз.

Спустя минуть пять, а может, десять я поднялся и, прервав доклад, сообщил, что дальше мы рассматривать предлагаемый проект не намерены, поскольку спроектированный в свое время для нужд Аэрофлота пассажирский самолет даже в новом облике не сможет избавиться от изначально ему присущих свойств, совершенно излишних в боевом варианте, и вместе с тем не сумеет воплотить в себе заданные требования для стратегического бомбардировщика.

Алексей Андреевич, видимо, был готов к такому обороту дела. Ни слова не возразив, он повернулся к центральному, самому крупному плакату, взял его за «загривок» и с силой потянул вниз. В полной тишине раздался треск рвущегося ватмана. Затем, оборотясь в мою сторону, извинился и сообщил, что для рассмотрения нового аванпроекта он пригласит нас к себе снова.

Времени до следующей встречи прошло совсем немного, из чего можно было заключить, что новый аванпроект был готов заранее, но прежде, чем его предложить, кто-то хотел пустить «пробный шарик» – авось пройдет «Ту-144»? Тогда подумалось, как же нужно быть уверенным в себе, в приоритете своей фирмы, чтоб, соревнуясь с такими корифеями самолетостроения, как П. О. Сухой и В. М. Мясищев, предложить, так сказать, «севрюжку второй свежести».

Но в этой истории Алексей Андреевич был ни при чем. Главным куратором постройки сверхзвукового пассажирского самолета, будущего «Ту-144», вошедшего в народнохозяйственный план, был могущественный Д. Ф. Устинов, воспринявший эту миссию как личное обязательство не столько перед страной и народом, сколько перед «дорогим Леонидом Ильичом», имя которого буквально боготворил, порой теряя границы приличия, а то и впадая в бесстыдство. (Не могу забыть, как однажды, в пору предсмертного расцвета брежневской одряхлелости и разгара его золото-звездной лихорадки, выступая перед выпускниками военных академий в Георгиевском зале Кремлевского дворца и призывая собравшихся следовать великим достоинствам «верного ленинца», Дмитрий Федорович в конце их длинного перечисления воскликнул: «Учитесь скромности у Леонида Ильича!»)

Но пассажирский сверхзвуковик, похоже, не клеился и мог, к ужасу его куратора, огорчить брежневские ожидания, после чего Дмитрий Федорович ухватился за чью-то счастливую мысль подсунуть «несосватанную аэрофлотовскую невесту» военным. Оказавшуюся отвергнутой и в образе бомбардировщика, ее через

ВПК предложили Дальней авиации в качестве разведчика или самолета помех, а то и того, и другого. Мне было ясно, что эти самолеты не смогут сопрягаться с какими бы то ни было боевыми порядками бомбардировщиков и ракетоносцев, а в виде одиночных «летучих голландцев» я их в условиях боевых действий не представлял и потому решительно от них отказался.

Так же поступил и командующий авиацией Военно-Морского Флота Александр Алексеевич Мироненко, с которым мы всегда поддерживали «родственные связи».

Но не тут-то было! Однажды Д. Ф. Устинов уговорил главнокомандующего ВМФ С. Г. Горшкова, а тот, ни с кем не советуясь, согласился взять на вооружение в состав морской авиации «Ту-144» в качестве дальнего морского разведчика. Мироненко взбунтовался, но главком закусил удила – вопрос решен. Узнав об этом, не на шутку переполошился и я: раз взял Мироненко – навяжут и мне. Звоню Александру Алексеевичу, подбиваю на решительные шаги, а тот и без того не дает покоя своему главкому. Наконец, о бунте Мироненко узнает Устинов и вызывает его к себе. Беседа была долгой и напряженной, но Александр Алексеевич все-таки сумел доказать министру обороны всю неоправданность его настояний. Больше «Ту-144» нигде не возникал.

В овальном зале КБ Туполева Алексей Андреевич, весь собранный и чуть торжественный, представлял аванпроект нового бомбардировщика, нареченного «Ту-160».

Минуту-другую мы молча всматривались в расчетные данные таблиц и графиков, рассматривали изображения технологических расчленений, мысленно соединяя их в единый облик корабля. В новых, непривычных очертаниях был он строг и суров, хотя имел некое портретное сходство с американским «В-1» (впрочем, как и предыдущий «Ту-144» с англо-французским «Конкордом»).

В докладах, казалось, снималась всякая возможность возникновения вопросов, но они горохом посыпались и на генерального, и на его помощников. Чувствовалось и виделось – в расчетах все на пределе. Но все поползет неизбежно и крупно, а затем – и все остальное. Что тогда? Где окажется сверхзвуковая скорость? На каких рубежах оборвется дальность? А зашатается аэродинамическое качество, не станет ли изменяемая геометрия крыла весовой обузой? Вопросы громоздились, цепляясь друг за другом, порождая новые, а ответы на них приходили не сразу.

Я со своей «командой», переросшей в макетную, а затем и в госкомиссию по созданию «Ту-160», помногу и часто работал в КБ. Почти каждое утро уточнялась весовая сводка: проклятый вес – сначала единицами, а потом, объединяясь в десятки тонн, полз,

как температура у обреченного больного, а смежники, во всяком случае, большинство из них, создавшие бортовую «начинку» и системы вооружения, не стыдясь и не каясь, вправляли в самолетные объемы свой фирменный отяжелевший конгломерат вчерашнего дня. И нет преград им, поскольку нет и конкурентов. Скользя и балансируя, как над бездной, ЦАГИ спасал первоначальные расчеты, считал и пересчитывал аэродинамические характеристики, выдавая очередные рекомендации, но они под тяжестью нарастающего веса снова рушились.

За Волгой, в своем КБ, бился над новыми двадцатипятитонниками Николай Дмитриевич Кузнецов. Казалось, зачем повторять в каком-то ином варианте то, что в той же мощности уже создано для «Ту-22М», но Туполев требовал другие, с более экономичными расходными и высотными характеристиками.

Возник вопрос и насчет завода. Даже самый крупный волжский такую махину в свои цеха не втиснет. Пришлось выходить на ЦК и Совет Министров. Там решили строить новый в Ульяновске. Но через три или четыре года, когда Предсовмина А. Н. Косыгин навестил в Киеве КБ Антонова, создававшего в то время гигантский транспортный «Руслан», который также негде было пристроить для серийного производства, он, Косыгин, больше заинтересованный в коммерческих делах, чем в военных, без раздумий распорядился передать уже наполовину возведенный ульяновский комплекс антоновцам, а для Туполева приказал достроить цеха на старом волжском.

Многие, казавшиеся неподступными, технические преграды были сокрушены в те годы умом и опытом самых одаренных созидателей этой уникальной машины, но немало опасений и предостережений, которые не удалось одолеть в спорах, сбылись на долгом пути ее рождения. Они, как наследственный недуг, трудно и долго будут выводиться в ходе предстоящей строевой службы.

Прошло около пятнадцати лет со дня, так сказать, презентации аванпроекта, прежде чем новые бомбардировщики появились на боевом аэродроме, но не по статусу принятых на вооружение – до этого они не доросли, – а по странному титулу зачисленных на опытную эксплуатацию. На них полагалось еще летать да летать летчикам-испытателям, а их, по заведенному в высших эшелонах власти беспутству, в родовой сырости пустили в полк.

Нетрудно догадаться, что за это время кое-что из первоначально заказанного бортового оборудования успело

приотстать, к вороху конструктивных недоработок прибавились производственные. Но встретили корабли по-доброму. Новая машина всегда вызывает чувство энтузиазма, обостренного интереса к ней, жажду познания и нетерпеливое желание скорее подняться в воздух, почувствовать ее в ладонях. Она постепенно прижилась, стала обретать «летное здоровье» и боевой дух, полюбилась летчикам. Они знают, какая колоссальная разрушительная сила может быть заключена в объемах боевых отсеков, если выпустить ее на свободу, но, уходя в дальние полеты, берут с собой учебные бомбы и холостые ракеты. Наверное, так будет всегда.

«Ту-160» стали совсем «ручными» – их можно было «потрогать» и чужеземным гостям. Не раз сиживали в пилотских кабинах и заглядывали в бомболюки даже американские генералы – такое еще недавно не могло явиться и во сне.

Но, все еще продолжая капризничать в обыденной жизни, эта «гранд-дама» не отказывала себе в удовольствии выкинуть иной раз «коленце» и на парадном рауте, как это произошло однажды во время воздушной демонстрации новейшей боевой авиационной техники министру обороны США Карлуччи. В тот день случился провальный отказ. Перед выруливанием на старт на двух самолетах не удалось запустить по одному двигателю. Что делать? В обычных условиях раздумывать нечего, выключай все остальные и ищи «занозу», но тут особый случай. Отбой взлету грозил обернуться публичным позором. И ребята решились: в строго заданное время оба взлетели на трех двигателях и, как ни в чем не бывало, выполнили всю воздушную программу показа. Для такого взлета летчикам-испытателям нужно готовиться и готовиться, а тут – с ходу. Американские летчики заметили, что на двух кораблях дымный след шел только за тремя двигателями, и поинтересовались у тогдашнего командующего Дальней авиацией причиной такой «несимметричности».

Петр Степанович Дейнекин, мучительно переживая случившееся и волнуясь за исход полета, внешне, однако, ничем себя не выдавал и уклончиво объяснил гостям, что эти двигатели могут работать на разных режимах, не всегда обозначая себя шлейфом.

Вряд ли американцы могли тогда подумать, что строевые летчики на их глазах учинили взлет с отказавшими двигателями. А если догадались, не высказав из чувства деликатности своих суждений, то уж по достоинству оценили высший класс их летного профессионализма.

И все же время уходило не зря, у порога девяностых на

«Ту-160» уже стали посматривать как на один из самых мощных бомбардировщиков мира.

Домашние задания
Не рванул бы первый… Где живет теща штурмана сверхзвукового ракетоносца. Крепости, которые не может взять даже ЦК. Как рубить живые самолеты

Но нужно вернуться в семидесятые. При всем неисчислимом многообразии командирских дел главным, на каждый день и каждый час, была, конечно, боевая и оперативная подготовка, понятия сложные и всеохватные. На них фактически работало все, что содержалось в управленческих структурах.

Дальняя авиация наряду с ракетными войсками стратегического назначения и атомными подводными лодками ВМФ входила в триаду стратегических ядерных сил, но имела, кроме того, широкий спектр задач с применением и обычных средств поражения. Так что «работа» ей нашлась бы на любой войне. Наиболее опасными операционными направлениями традиционно считались, конечно, западные, для них мы и держали в готовности самые крупные силы. Но с некоторых пор постепенно «запад» стал не то что пригасать, а его как бы чуть «потеснили» с другой стороны. Ко всеобщей, прямо-таки общенародной досаде и огорчению, в те годы предельно натянулись отношения с Китаем, и среди всех возможных, наиболее угрожающих агрессией направлений дальневосточные – по оценкам того времени – взбухли особенно резко. Материки и морские бассейны кишели сонмами войск, переполнялись скоплениями боевой техники наших вероятных противников, демонстрировавших свою военную мощь и готовность к нанесению немедленного удара.

В тех районах все чаще стали проходить и наши крупнейшие министерские и главкомовские учения, охватывавшие колоссальные пространства вдоль нескончаемых границ с Китаем, над прибрежными морями, Тихим океаном и его островными грядами, где виделись нам агрессивные намерения не только китайских вооруженных сил, но и мощных группировок Соединенных Штатов, Японии, Южной Кореи, объединенных, как мы полагали, единым замыслом развязывания и ведения войны против Советского Союза. Какими же силами можно сдержать

натиск такого вторжения, если б он вдруг состоялся? И во что война обошлась бы каждому народу и всему человечеству, коль при такой массе сражающихся войск применение оружия массового поражения – дело абсолютно неизбежное? Первым рванет потесненный. А там пойдет!

Трудно сказать, кто кого больше взвинчивал, но силенку мы пока накапливали и накачивали. Советский Дальний Восток наполнялся и нашими войсками, укреплялся оборонительными и защитными сооружениями, оснащался новыми аэродромами. И все же аэродромная сеть, стесненная горными хребтами и прижимавшаяся к единственной ниточке Транссибирской магистрали, была куцеватой, уязвимой, а при маневре с запада даже фронтовых самолетов перегружалась запредельно. Ну, а посадка хотя бы неполной эскадрильи дальних бомбардировщиков или военно-транспортных самолетов, если аэродромное начальство, в том числе гражданских ведомств, соглашалось на их прием, намертво заклинивала все стоянки, порой прихватывая и перемычки рулежных дорожек. Нужно было расширять стояночные площади, создавать новые цепочки аэродромов, а дальникам, пока не поздно, искать другие пути для маневра к дальневосточному театру. Не исключались и те, что лежали вдоль арктического побережья. Только бы погодка на посадке, хотя бы за километр до полосы, не поскупилась на маленький «кусочек» видимости, не прижала бы пургой и туманом. Со всем остальным наши летчики справлялись вполне свободно.

Полковые тренировки, а случалось и дивизионные, носили строго прикладной, учебно-оперативный характер, но я знал, что независимо от этого летный состав, особенно те, что помоложе, пускался в эти дальние марш-броски с нескрываемым удовольствием, с душевным подъемом. Они с нетерпением ждали той минуты, когда им на заправленных «под завязку» кораблях будет дано право на взлет, чтоб, оторвавшись от привычного воздушного пространства, где лежали их пути к знакомым полигонам, вдруг в два-три прыжка, пройдя в многочасовых полетах над арктической тундрой и таежным безориентирьем, оказаться в самом удаленном и незнакомом районе «военных действий», пересилить ПВО, с ходу сработать «боевую» задачу, а на обратном пути – еще парочку, и возвратиться домой насыщенными и радостью исполненного долга, и неким чувством гордости от преодоления суровых, а то и опасных условий полета и, конечно, новыми впечатлениями от необычного странствия.

Но это для тех, кто на западе. Дальневосточникам же редко доставались рейды на запад, тут сил хватало и без них, зато их

чаще, как в будничном деле, встречали и Арктика, и океан.

В таких дальних воздушных бросках, несмотря на их очевидную сложность, почти никогда не случались какие-либо летные неприятности, тем более беды. Они уж если наведывались, то, по преимуществу, дома или рядом с ним, в самых простых условиях воздушной обстановки, когда изменяет собранность и незаметно пригасает строгость отношения к летным законам. Всегда неожиданные, но никогда без повода. С ними подолгу разбирались и в конце концов аккуратно укладывали в прокрустово ложе квалификации или по разряду летных ошибок и неправильных действий или из-за отказов техники. Бывали разновидности, но несущественные. Случались и неповторимые, те запоминались надолго.

Еще в середине шестидесятых годов, когда я был корпусным командиром, в одной из дивизий во время воздушной стрельбы противорадиолокационными снарядами в переднюю полусферу, в зоне, на большой высоте, почти одновременно взорвалась пара тяжелых кораблей. Один упал в море, второй сгорел на берегу. Экипажи погибли.

В поисках причин загадочных взрывов в прах рассыпались десятки версий. Грешили на подыгрывавших в зоне окружных истребителей, даже на залетных натовцев с авиабаз соседнего приморского государства, но их следы не обнаруживались.

Шел второй месяц напряженной работы крупной высококвалифицированной комиссии, а истина не приближалась ни на шаг. Мы были почти в отчаянии. Перешли работать в полки, стали собирать самые невероятные слухи. Кто-то вспомнил, будто после стрельбы самолеты иногда приходили с помятыми нижними лючками, отстоявшими от стволов пушек почти в целом метре. Не показалось ли? Нет, оказывается, мятых лючков мы обнаружили немало, но дальше версия не шла. А из другого корпуса сообщили, что однажды после прихода из зоны стрельб на заднем топливном баке не оказалось пробок. Что за черт? Наверное, плохо поставили, они и вылетели. Полезли на фюзеляж, измерили расстояние от среза канала стволов до пробки – 75 сантиметров. Какие же нужны давления пороховых газов, чтобы на таком расстоянии нажать мощную пружину кнопки, фиксирующей пробку в горловине бака! Но подсчеты ученых-оружейников ошеломляли и величиной давления, и значительностью температуры газов, хотя еще ни в чем не убеждали. Решили проверить в эксперименте и эту, в общем-то, пока шаткую версию, чтоб и ее, если не подтвердится, отмести вполне доказательно. В тире укрепили наполненный горючим

фюзеляжный бак, смонтировали на точных самолетных параметрах пушки с дистанционным управлением, а сбоку, подальше от бака, поставили кинокамеры.

– Начали!

Первая очередь. Вторая. Третья – взрыв!

Бак в клочья! Вот это да!

Смотрим кино: вот вибрирует запорная кнопка, затем вылетает пробка и, наконец, полный экран огня и дыма.

Казалось бы, вопрос ясен.

Но, кажется, не было в моей жизни ни одного расследования летного происшествия, когда бы абсолютно достоверный факт и лежащая на поверхности очевидность, ставшие причиной рокового исхода полета, не оспаривались бы, не подвергались массированным атакам со стороны тех, чьи ведомственные «уши» предательски торчали из обломков.

Крупные специалисты своего дела, профессионалы высокого класса, привлекаемые в состав комиссий для квалифицированного поиска возможных причин происшествия, относящихся к области их высокой эрудиции и компетентности, как правило, занимали совершенно противоположную позицию, имеющую целью доказать вопреки очевидности фактов полную непричастность фирм или учреждений, представителями которых они являются, ко всему случившемуся. «Эрудиты» с головой увязали в делах других служб и специальностей, тщась, не очень страдая от собственного дилетантства, именно там набрести на какой-нибудь подозрительный факт, из которого можно было бы выстроить правдоподобную версию. Эти перекрестные «исследования» в ожесточенных и непримиримых спорах, в противоборстве друг с другом чаще всего заканчивались «мирными соглашениями» с подписанием длинных перечней «мероприятий», совершенно необязательных для их предметного воплощения. Традиционные формальности были соблюдены, жизнь входила в свои привычные берега до новых потрясений.

Нечто подобное произошло и на этот раз. Как оказалось, во время летных испытаний, не доведенных по обыкновению до конца, стрельба в переднюю полусферу была упущена, и, следовательно, опасное соседство оружия с пробками топливных баков осталось «за кадром», но, когда после первых воздушных стрельб по курсу полета на возвратившихся кораблях не оказалось пробок, этот эпизод был сочтен случайным выпадом, скорее всего, следствием небрежности техников при закрытии баков и уж никак не грозным предостережением назревавшей трагедии. Теперь «заинтересованные лица», чуя надвигающееся возмездие, изобретали замысловатую легенду развития

аварийной ситуации, уводя ее подальше от пробок, но, не встретив поддержки членов комиссии, ринулись за спасением к Агальцову. Тот, почувствовав себя в известной мере причастным к промаху его помощников по инженерной части, вдруг взвился свыше всякой меры, жестко потребовал подвернуть выводы комиссии в сторону мертворожденной версии и не на шутку пригрозил крупными последствиями за ослушание.

Конфронтация с Агальцовым ни к чему хорошему привести не могла. Комиссия, хоть и была назначена приказом главкома ВВС, колесницей расследования управлял, не выходя из кабинета, он, Агальцов. За ним и будет последнее слово. Главком Вершинин с некоторых памятных пор Агальцову ни в чем не перечил.

Пришлось достоверный вывод обволакивать туманом предположений, чтоб из него не очень выпирали те самые «уши».

В общем, в лучших традициях того, да и последующего времени прохлопанный дефект, стоивший жизни двум экипажам и потери стратегических кораблей, оказался «ничейным».

Тем более не удивительно, что так и остаются до конца не раскрытыми или уведенными в сторону (что чаще) вполне очевидные причины катастроф, случавшихся со знаменитыми летчиками или затрагивавшие престижные чувства государственных сфер.

Однажды я спросил одного из видных членов государственной комиссии, крупного и известного специалиста в своей области, участвовавшего в расследовании причин катастрофы Ю. Гагарина:

– Сознайтесь, Михаил Никитич, ведь комиссия с самого начала, не сговариваясь, поставила перед собой задачу «не найти» истинную причину?

Он чуть улыбнулся и произнес:

– Естественно.

Именно – естественно!

Тяжек груз вины командира, теряющего свои экипажи, какие бы ни привели к тому причины. Это неизбывная душевная боль на многие годы.

Но случались потрясения, от которых можно было сойти с ума.

В одну из ночей на хвостовое оперение сверхзвукового бомбардировщика командира эскадрильи Лескова наскочил ведомый. Его самолет уже горел на земле, а Лесков все еще держался в воздухе.

Я был в своем штабе и с первого доклада перешел на непрерывную связь с руководившим полетами командиром полка.

Лесков ходил по кругу, менял режимы полета и на посадку

идти не торопился: в поведении машины появились некоторые странности, и никто не знал, как они покажут себя на посадке. В таких ситуациях уже случались беды. У вполне управляемого на высоте вдруг перед самым приземлением, при уменьшении скорости, проявлялась нехватка рулей, и самолет неожиданно резко вонзался в землю носом или переворачивался на спину.

Командир корабля о своих действиях и новых «открытиях» в устойчивости и управляемости докладывал прямым репортажем, а на земле вырабатывались новые рекомендации и в форме указаний подавались в экипаж. Спасти машину очень хотелось, но когда Лесков засомневался в благополучном исходе полета, сбивать его на другое мнение было уже нельзя. На борт пошла команда покинуть самолет.

Командир вывел машину на центр аэродрома, поставил ее носом в сторону степи, выбросил экипаж и катапультировался сам.

Не отрывая трубки, жду доклада о месте взрыва самолета и о приземлении экипажа. К моему удивлению, первый доклад пришел об экипаже: все приземлились в районе аэродрома вполне благополучно.

– А где машина?

– Еще летает.

– Как это летает? Она давно должна быть в земле? Да где же она?

Видно, Лесков не приготовил ее к падению, оставил с работающим двигателем и небольшим креном, и она, войдя в левую плоскую спираль, проделывала один за другим ровные, размашистые круги, проходя то над аэродромом, то через центр огромного спящего города. С каждым кругом высота становилась все ниже, но до земли было еще изрядно.

Что делать? Что делать? Сбить нечем – зенитных орудий здесь нет, истребители далеко, да и не найдут они эту слепую ведьму в ночном мраке. Поднимать город? Как это сделать? Да есть ли спасение во всеобщей панике, что неминуемо начнется? И не приведет ли она к еще более худшим последствиям, чем те, что можно ожидать, если город не трогать?

Никто не мог сказать, в какой точке своего последнего витка самолет столкнется с землей. Он мог наделать крупных бед и на аэродроме, но, если это окажутся населенные кварталы, почти стотонная металлическая туша, еще не освобожденная от керосина, на пологой траектории протаранит среди домов, таща за собой огненный шлейф, такую просеку, что от одного воображения о ней мутился разум.

А самолет, круг за кругом, проходил над домами,

приближаясь к развязке. Уже около получаса длилось это нечеловеческое истязание души и плоти.

Наконец идет доклад о, вероятно, последнем витке перед встречей с землей. Командир полка видит, как над аэродромом низко проскользнули навигационные огни, плавно ушли, опускаясь все ниже, в сторону города и скрылись за ближайшими тополями и постройками. Вот сейчас все и случится!

Я весь сжался в комок, как в ожидании удара. Жуткое состояние беспомощности и отчаяния охватило меня. В каменеющем теле поплыл озноб. Время остановилось.

– Вижу вспышку! – вдруг прокричал командир полка и, бросив трубку, умчал к месту падения самолета.

Бесконечные минуты, пока через ретрансляцию с командирского «газика» не доложили мне о последствиях встречи самолета с землей, были не менее тяжкими, чем те, что я пережил накануне. Командир, видимо, не торопился с докладом, хотел сам убедиться в окончательном исходе ночной драмы.

– Жертв и разрушений нет, – прозвучало наконец в трубке.

Утром картину аварии рассматривал и я. Самолет под небольшим углом ударился о землю, загорелся и, разрушаясь, теряя и разбрасывая по пути обломки, пропахал в загородном поле широченную борозду, сломал своей основной деформированной массой старую деревянную изгородь и остановился догорать у сараев небольшого скотного двора. За ним начинался город.

Теперь предстояло во всем разобраться, хотя разбирать-то и нечего, все выглядело до отвращения банально и примитивно. Таких «номеров», почти в одинаковом исполнении, в «послужном списке» боевой авиации накопилось предостаточно. Нет летчика, кто бы не знал, что, потеряв ведущего, нужно немедленно уйти во внешнюю сторону, одновременно сменив высоту. Начнешь искать, не видя ведущего, непременно вмажешь ему в бок. Знал это и Фетисов – летчик опытный и крепкий, да не в меру самонадеянный и болезненно самолюбивый. Он никак не намерен был смириться со своей ошибкой и хотел тут же поправить ее по-своему. Но, почуяв удар, гордец в кабине не задержался. Остальные за ним не успели…

Трудно найти в статистике катастроф и аварий хотя бы один пример, причины которого можно было бы назвать неотвратимыми. Но они так или иначе случались. Случались, несмотря на все преграды, со странной стабильностью, не обгоняя, кстати, мировой опыт в течение десятилетий и в Дальней авиации. И хотя намного реже, чем во фронтовой (что

вполне объяснимо летными особенностями самолетов, а главное, ее массовостью), характер их отличался более тяжкими последствиями и по составу человеческих жертв, и материальными утратами.

Раз есть статистика, нашлась и наука, с порога заявившая о праве на ошибки и неистребимость так называемого человеческого фактора, но еще более – живучесть личностного. Куда ж от них уйдешь, если даже обыкновенная бытовая неряшливость, как следствие невоспитанности характера и неотесанности нравов, проникает не только на аэродромы, в цеха завода, но «забирается» и в самолетные кабины. Пустился же однажды уже налетавшийся штурман, а заодно и сверх меры доверчивый летчик, в дальний путь, забыв при смене старта переориентировать курсовую систему на новые исходные данные, отличавшиеся от первоначальных на 180 градусов. Забыл просто так, элементарно, не превысив, сидя в кабине, того уровня рассеянного внимания, с каким страшно и по земле ходить.

С наступлением ночи вся полковая группа бомбардировщиков, покинув промежуточный северокавказский аэродром, сначала устремилась на восток, к морскому полигону, а затем легла на прямой курс к очередной точке посадки у западных границ Белоруссии. Был среди взлетевших и тот злосчастный. Управившись со взлетом, экипаж тотчас перешел на полет в автоматическом режиме, и дальше самолет шел сам, только совсем в другую, зеркально противоположную сторону. Ну, что бы разок взглянуть на компас или экран локатора! Куда там, «на то и автоматика, чтоб не думать»! А самолет с запада обогнул Кавказский хребет, подвернул вправо, пересек иранскую границу и помчал прямехонько в сторону Пакистана и Аравийского моря.

Теперь вообразите картину: внизу беспечно сверкает огнями городского освещения Тегеран, а над ним, на стратосферной высоте, несется советский сверхзвуковой дальний бомбардировщик с боевой ракетой на борту.

И нужно было случиться такому совпадению – именно в эти минуты по штурманскому расчету времени под самолетом, если бы он шел по заданному маршруту, должен был появиться Курск, за который и был принят Тегеран. Увидев крупный город и тем самым «убедившись в правильности пути», штурман не преминул доложить по внутренней связи:

– Командир, проходим Курск. Тут моя теща живет.

Тегеран был тих и не проявлял ни малейших признаков беспокойства. Вне всякого сомнения, его ПВО (и, как водится, наша) прозевала вход чужого самолета на территорию Ирана и не

подозревала, каков сюжетец сотворился над его столицей.

Но к тому времени в полковой группе пропажа уже обнаружилась. Спохватились и контрольные средства советской ПВО. Блударя хоть и поздно, но засекли над Ираном. Теперь с ближайших советских аэродромов, отбросив все условности, открытым текстом тянули экипаж, как могли, на себя, уговаривая взять новый курс, кратчайший к нашей территории.

Командир корабля не сразу осознал всю драматичность своего положения, а сообразив, был предельно послушен и на последних литрах топлива, промахав над Ираном полтора часа, сумел сесть у пограничных истребителей в Туркмении.

Это был, конечно, единичный выпад – один на многие годы, – но страшен, как страшны бывают последствия любой оплошности несобранных людей, коим подвластны высокие технические мощности и большие пространства.

Иран хранил молчание. Знал ли он что-нибудь о нарушении его границ? Вряд ли. Тем не менее Советское правительство сочло необходимым, чтоб не напороться на разоблачения, извиниться перед соседом за невольное вероломство. Вот уж теперь Иран вознегодовал и обрушился на Советский Союз бранной и невоздержанной нотой.

Жизнь между тем катила многими ручьями, сливавшимися в бесконечную реку проблем и забот.

В начале семидесятых годов появилась возможность, скорее необходимость, оснастить часть уже немолодых стратегических кораблей новыми дальнобойными ракетами с переменными зарядами – обычными и ядерными. Управленческие инженеры детально проработали эту задачу с конструкторами, и вышло, что дело, в общем, стоящее, поскольку резко повышает боевые возможности, и вполне осуществимое, но по сложности и объему работ для нас неподъемное. Поручить его, как мы рассудили, следует одному из гигантских волжских авиазаводов, которому, коль он строит самые крупные боевые самолеты, такой заказ особой обузой не станет.

Но промышленники были иного мнения, не хотели связываться с экономически невыгодным для них делом и всячески отбивались от нас. Не была на нашей стороне и военно-промышленная комиссия Совмина, для нее куда ближе были интересы производства, чем наши, военные. Мы же настаивали, напирали, и комиссия снизошла – пустила документы выше. Постановление ЦК и Совмина состоялось. Но в дальнейших сражениях с Министерством авиапромышленности добиться удалось немногого. Завод, на который мы рассчитывали, брался

оборудовать только три головных образца самолетов да, кроме того, отработать технологическую документацию, создать монтажное оборудование и изготовить комплектующие узлы. «Остальное, – было нам сказано, – делайте сами».

– Да вы что? – ругался я в министерских кабинетах. – Это ж промышленная модернизация! Нам ее не потянуть. И потом, есть на это решение ЦК! Какие могут быть разговоры?

Там все понимали, но своим поступиться не собирались. Я не заметил, как наступило то время, когда святая святых – требования постановлений Центрального Комитета партии – в бастионах министерских монополий, без малейшего опасения за расплату, могли тихо проигнорировать и незаметно спустить на тормозах. Да и сами постановления пеклись, если присмотреться, без особого расчета на их исполнение.

Главком не хотел вмешиваться в наши дела, и никакой поддержки от него не последовало. «Сам в крайнем случае справишься, на своих заводах», – бросил он как бы между прочим и больше к этой теме не прикасался. Была у него такая невинная страсть – вгонять меня в угол. Правда, в этом случае все заключалось еще и в другом – с маповцами он неизменно поддерживал самые добрые отношения и «по пустякам» в острые споры не лез.

Инженеры были в шоке. Весь неимоверной тяжести груз нежданных забот обрушился на них. Но они быстро пришли в себя и уже знали, с чего начинать. Пришлось выделять под это дело один из крупных авиаремонтных заводов. Ему предстояло и программу текущего профремонта вытаскивать без каких-либо сокращений и переделкой самолетов заниматься, да не один год. Кое-что пересмотрели в штатах, уплотнили режим работы, упорядочили оплату труда. Пару самолетов закатили на ремзавод, один перегнали на Волгу.

Прошло немало времени. Первая пара переоборудованных машин готовилась к выкатке. Следующая ждала своей очереди. А с Волги идут невнятные слухи. Лечу туда и сразу в цех, где стояла наша машина, мимо которой меня намеревались быстренько провезти стороной. Как была, так и стояла. Только сняли с нее носки крыльев да размонтировали некоторые панели. Вокруг – ни души. Не то что рабочего народа, стремянок рядом не было.

Такой наглости я не ждал. Взорвался мгновенно. Ругался без разбора адресов и выражений и все ссылался, стыдя заводское начальство, на пример нашего ремонтного завода, сумевшего в несравнимо более тяжких условиях справиться, казалось бы, с непосильной задачей.

Директор завода Виктор Петрович Земец, огромный и

добродушный мужик, все успокаивал меня, оправдывался какими-то техническими трудностями, с которыми тут, мол, пришлось столкнуться, как только вскрыли машину, и обещал сегодня же укомплектовать бригаду, чтоб продолжить работу.

А к опыту нашего завода, я чувствую, он отнесся с молчаливым недоверием и даже с некоторой иронией, проскальзывавшей в интонации голоса и в мимике его лица – «куда, мол, вам уж, коли тут не ладится».

– Вот что, – говорю ему, – давайте слетаем прямо сейчас на наш завод. Что вам стоит? Через пару часов – на месте. К вечеру вас доставят домой.

Он согласился.

…По ангару Земец ходил молча, серьезный, сосредоточенный. Осмотрел переоборудованные машины, производственную оснастку. Присматривался, щупая пальцами, к качеству работы. Спросил начальника ремзавода, чем помочь, и обещал кое-что сверх просимого.

Перед отлетом протянул мне руку, сказал:

– Если бы своими глазами не увидел, не поверил бы.

Но энтузиазмом горел директор недолго. Когда он вернулся на завод, благородные порывы слетели с него как пух. Полураздетая, будто в нижнем белье, наша машина все так же сиротливо и заброшенно продолжала стоять в углу огромного цеха.

Что ж это стало твориться? Постановления ЦК и правительства для промышленников как письма от знакомой дамочки. Вот уже прошли все названные сроки, а к делу волжский завод пока приступать и не думал. И никто, выходит, не контролирует выполнение решений центральной власти? Уж во всяком случае не Министерство авиапромышленности. Там откровенно язвили насчет постановлений – мало ли о чем можно в них написать?

Дай, думаю, позвоню Сербину – этому непримиримому стражу высших партийных интересов в структурах военно-промышленного комплекса. Накручиваю «кремлевку», называю номер и дату постановления ЦК и Совмина, докладываю о провале волжанами всех его требований, прошу вмешаться и обязать нечестивцев исполнить свой долг.

– Что ж вы раньше молчали? – резко и грубо рыкнул он в ухо. – Хорошо. Разберусь. Вам позвонят.

И положил трубку. О-о, какой строгий. Сейчас он там наведет порядок. Будут знать, как шутки шутить с цековскими документами.

Но звонка не последовало. Не напоминал о себе и я ему.

«Только нарвешься, – подумал я, – на очередную грубость, а то и на разнос. Пошел он к черту».

Все как было, так и осталось. Те три несчастные машины, что лежали на совести Земца, так и не были сделаны. Судьба постановления больше никого не интересовала. Весь план, растянутый на годы, пришлось вытаскивать на собственной тяге.

Неожиданно и остро вдруг взбурлила еще одна, оказавшаяся мучительной, проблема. Первоначально она обозначалась суетой в Генштабе, тщательно выверявшем всякого рода справки по боевому составу полков и дивизий стратегических кораблей. Затем, в конце 1974 года, после едва присмиревшей многодневной буйной пурги, на нашем аэродроме в районе Приморья, переждав непогоду в Хабаровске, сел особый самолет с самим Леонидом Ильичом Брежневым на борту. За ним приземлился «Боинг» американского президента Дж. Форда.

Уединившись где-то под Владивостоком, лидеры двух держав обсуждали условия новых акций советско-американского соглашения по ограничению стратегических вооружений. Это-то соглашение и задело Дальнюю авиацию очень крепко. Предстояло вывести из боевого состава около двух десятков стратегических бомбардировщиков – носителей ядерного оружия. И не просто отделить их от оставшихся в строю, а разрезать, расчленить, да еще представить американской инспекции предметные доказательства учиненного усекновения. В крайнем случае, если сочтем желательным приспособить обреченные бомбардировщики для других, не боевых, целей, давалось право «кастрировать» их так, чтобы ни при каких ухищрениях на них невозможно было ни подвесить бомбу, ни подцепить ракету, ни, тем более, сбросить их.

Жалко было бесцельно терять еще дюжие, в нерастраченной силе воздушные корабли. Они вполне могли бы послужить в качестве самолетов-заправщиков, если переделать их по образцу и подобию тех, что на базе таких же бомбардировщиков были построены лет десять, а может, пятнадцать назад. Это были мощные воздушные танкеры, заметно превосходившие по количеству и дальности передаваемого топлива даже знаменитые американские «КС-135». Нам же, с развитием парка заправляемых в воздухе самолетов, так не хватало заправщиков!

Правда, переделка бомбардировщиков, да еще на предъявленных условиях, штука чрезвычайно сложная. Предстояло не только наглухо запаять бомболюки, вырезав (именно вырезав, а не размонтировав) все их вооруженческое содержимое, но еще и извлечь из всех электрожгутов проводку

управления бомбардировочным вооружением. И конечно, поставить дополнительные топливные баки, смонтировать заправочные агрегаты, счастливо сохранившиеся в резерве, проделать десятки других головоломных операций. А по завершении дел подать «изделия» на контрольную проверку американцам.

Было что-то унизительное во всей этой каннибалистике, но тут шла игра по-крупному, и в наших «коррективах» никто не нуждался.

На завод мы уже не просились. Тот, что когда-то строил мясищевские машины (а в переделку попали именно они), давно клепал межконтинентальные ракеты. Пришлось разворачиваться на своем, ближайшем к Москве, ремонтном, хорошо развитом, с новыми огромными корпусами и обновленным оборудованием. Но было ясно, без Минавиапрома не обойтись, и министр согласился помочь.

Поскольку в орбиту реконструкции бомбардировщиков вовлекалось несколько промышленных предприятий, было решено создать, в лучших традициях деловых отношений, смешанную комиссию. Возглавить ее взялся Иван Степанович Силаев, в ту пору первый замминистра. Он выдал директорам предприятий строгие распоряжения, слетал со мною на ремзавод и, вполне удовлетворясь виденным, был совершенно уверен в успехе затеянной операции.

Но, несмотря на это, поставки монтажного и самолетного оборудования шли очень медленно. А время летело вскачь. Возникли новые проблемы. Прочнисты, например, усомнились в запасах прочности крыльев, предназначенных для переделки уже не первой молодости машин. Деваться некуда – самую «пожилую» гоним в Новосибирск на статиспытания. В растяжках и нагрузках старушенция поскрипывала, но держалась молодецки и только под конец все-таки дрогнула – пустила по консолям трещинки. Пришлось ставить стапеля, усиливать крылья. Справились бы и с этим, но огромные, как мостовые пролеты, заводские стапеля пришли не в полном комплекте. Свыше всяких мер затягивались и другие поставки.

Иван Степанович, которому я житья не давал, иногда собирал комиссию. Директора и полномочные представители предприятий съезжались и слетались издалека, усаживались за длинным столом в ожидании хозяина кабинета. Искусством руководства делами Иван Степанович владел с блеском, по высшему классу современного цивилизованного бюрократизма. Каждый раз он прямо с ходу, еще по пути к креслу, задавал один и тот же лаконичный вопрос:

– Документы готовы?

– Да, – отвечал я, – готовы. – И протягивал ему листы с согласованным проектом решения.

В его первом крупном абзаце директора-нечестивцы предавались анафеме, а далее перечислялись все те же старые «мероприятия», но проставлялись новые сроки исполнения и назначались «более» ответственные исполнители.

Иван Степанович бегло проскальзывал по строчкам, произносил «так тут все сказано правильно» и – дрык! – ставил свою подпись.

– Все! Вопросы есть?

Итого не более трех минут. Вопросы, естественно, не случались. Слышались вздохи облегчения, мгновенно нарушалась тишина – ерзали стулья, хлопали папки.

– Так, Иван Степанович, – поднялся я как-то, остановив движение, – на прошлом заседании вы подписали аналогичный документ. Но решение, как и все предыдущие, было провалено. Где гарантия, что и с этим не взыграется та же история? Пусть хотя бы объяснятся те, кто сорвал ваши поручения!

Иван Степанович счел это лишним, уверяя меня, что на этот раз так не случится. Но случилось и в этот раз, и в следующие.

Кончилось тем, к чему все и шло. Сроки загнали нас в угол, о них все чаще стали напоминать мне «сверху». Пришлось, пока не поздно, несчастные «эмки» отгонять в заволжскую степь, на грунтовый аэродром. Там их аккуратно, как в хорошей мясной лавке, разделали прямо по живому – отрубили крылья, отрезали хвостовые оперения, прихватив крупные куски задних частей фюзеляжа, и выставили на всеобщее обозрение с воздушного и космического пространства.

Однажды фотография всей площади, уставленной рассеченными самолетами, попала на обложку «Огонька». Глаза б мои не видели!..

Ну, мятежники… Герату пока повезло… А корабль шел в Ленинград…

На исходе последней недели семьдесят девятого года, когда «ограниченный контингент» наших войск еще не успел войти на территорию Афганистана, я получил задачу нанести бомбовый удар по северо-западной окраине Герата. «Там засели мятежники», – было сказано мне. Десяток их или целая дивизия, в доме ли сидят или митингуют на городской площади – об этом никто ничего не знал.

Штаб пришел в движение – извлекаются документы, ведутся расчеты, перезваниваются разведчики.

Рассматриваю крупномасштабные карты. Компактный крупный город, прижатый к горам, река, дороги. В справочниках сказано: около 160 тысяч жителей. Да вот и все. Куда бросать бомбы, где точка прицеливания? Народу набьем – это точно, но разбомбим ли мятежников? А может, тамошний народ – это и есть мятежники?

Честно говоря, я очень смутно представлял афганскую путаницу в расстановке противоборствующих сил, не отличаясь этим от моих начальников. Настораживала быстрая и кровавая смена лидеров. Верные друзья в одночасье превращались в заклятых врагов, их сменяли неведомые миру новые фигуры с предписанием свыше – любить и жаловать. Игра с лидерами шла на уровне высшего партийного руководства обеих стран. Народ же, эта вечная и безответная жертва политиков, в этом афганском марафоне, как водится, не участвовал.

Но приказ есть приказ. Время терять нельзя. Назначенный полк поднимается по тревоге, получает задачу. Он хоть и дальнебомбардировочный, но от точки удара базируется далеко и с полной бомбовой нагрузкой ему не хватит радиуса вернуться обратно. За Каспием избран крупный промежуточный аэродром, но там нет подходящих боевых бомб – одна мелкота. Маловато и стоянок. Пришлось ограничиться эскадрильей. Часть бомб она берет с собою в люках, остальные доставляет отряд стратегических кораблей. С великими муками, на чужом аэродроме, где никто не знает, зачем мы сюда прилетели, экипажи на своих плечах, подручными средствами водружают бомбы на все замки. Одновременно дозаправляются баки.

Пока ночь, успеть бы со взлетом. Днем бомбить неловко: все-

таки тяжелая авиация, да по городу… Что о нас подумают?

Перед взлетом прошу уточнить обстановку. Но нет не только уточненных данных, но и подтверждения прежних. Переходим в режим ожидания. Главком, однако, не спешит давать отбой. Он уже знает, что нового подтверждения о концентрации мятежников в Герате нет. Да и были ли они там? Но ему казалось, что мы из-за своей нерасторопности упустили время и саму, значит, редкостную возможность нанести удар по «врагам революции». Еще кипя боевым порывом, он произносит зло и едко:

– Эх ты… Дальняя авиация. С вами только свяжись.

Упрек звучал уж очень обобщенно. Не вспомнился ли ему, по аналогии, балтийский случай? Хотя в том эпизоде он должен был по достоинству оценить мою неподатливость, окончившуюся счастливым исходом не только для меня.

Когда четырьмя годами раньше один из старших морских офицеров, изолировав командира, захватил крупный военный корабль и самовольно повел его из Рижского порта в Кронштадт (в безумной попытке, как выяснилось позже, поднять в Ленинграде мятеж против коммунистического режима), а московскому начальству показалось – в Швецию, я получил приказ утопить беглеца ракетным ударом, но кое-как отвинтился от этой задачи, поскольку «операция» грозила не столько гибелью корабля и его, как потом оказалось, ничем не провинившейся команды, сколько, почти с абсолютной вероятностью, поражением любой другой плавучей махины, коими наполнена Балтика, не исключая, конечно, и какого-нибудь пассажирского лайнера, да еще, чего доброго, иностранной принадлежности.

Над морем еще предутренний мрак и очень низкое небо. Где искать этот призрак? Целеуказания нет и никто его не даст. Даже морские пограничники потеряли корабль и не знают, где он. А время идет и цель уходит все дальше.

Я чувствую, как нервничает главком, поминутно набирая мой номер. Все мои толкования насчет того, что пуск ракеты по недостоверной засветке, даже с минимальной дальности, около ста километров, неминуемо приведет к катастрофическим и крупноскандальным последствиям, только раздражали его. Он и сам понимает, во что обошлась бы моя безоглядная команда, если бы ракеты, пущенные наугад, обознались адресатом. Но в надежде на случайную удачу отчаянно жмет на мою душу – уж очень хотелось ему опередить морского главкома и одним ударом решить задачу.

Над ними висит министр обороны А. А. Гречко и в предчувствии назревающего мирового позора, если корабль вдруг войдет в шведские территориальные воды, нетерпеливо требует

одного: «Немедленно утопить». Обстановка накалилась до предела. О средствах речь не шла – сгодилось бы любое.

Для оперативных консультаций к нашему главкому приставлен начальник штаба Дальней авиации Милонов. После каждого разговора со мной главком вопрошает его: «Он правильно говорит?» Милонов подтверждает мои аргументы и объясняет почему.

Там же, рядом с министром, взволнованно галсирует военно-морской главком Г. С. Горшков. Он упорно убеждает министра, что для удара по кораблю – самые лучшие ракеты именно те, что состоят на вооружении Дальней авиации. Лукавит главком, прекрасно понимая, чем может обернуться вся эта эпопея, и потому, пока не поздно, заранее отводит назревающую беду от себя подальше.

Я пока держусь и каких-либо команд не подаю. Но вот главком ВВС поднимает в воздух прибалтийские ударные самолеты фронтовой авиации. Мечась в рассветной дымке на малой высоте, они наконец с короткой дальности натыкаются на цель, проносятся над нею и, завернув для атаки повторный заход, отбомбили корабль по всем правилам, наделав дыр, не потопив, однако. Но как оказалось, на том повторном, не очень точном заходе им подвернулась совсем другая «посудина» – гражданский грузовой транспорт. Сухогруз завопил «СОС» и скорее потопал к берегу.

Вторая штурмовая группа была удачливей, сработала по цели, но без серьезного для нее ущерба.

Последняя надежда повисла на морской авиации. Те со знанием дела провели разведку, достоверно опознали идущего на полном ходу «мятежника» и заняли боевую дистанцию. Но когда цель была уже «схвачена» и до пуска оставалось пятнадцать секунд, на борт самолетов пришла команда «отставить». Корабль, слава богу, снова был в руках командира.

Так мне и не довелось «отличиться» в борьбе с «мятежниками» ни в Афганистане, ни над Балтикой, не прибавив «ратной славы» советскому оружию.

Правда, спустя четыре года дальние бомбардировщики все-таки «сподобились» разок подмогнуть нашему «ограниченному контингенту». Дело было так. На одной довольно высокой горушке, с небольшим плато, прочно обосновался солидный гарнизон моджахедов. Выбить их оттуда не удавалось никакими силами. Бились над ним изрядно, несли немалые потери, а он к себе не подпускал и крепким огнем контролировал важные узлы коммуникаций и даже подстреливал наши летающие цели. Тогда и возникла задача: «Ну-ка, снимите их с верхотуры, только ночью,

чтоб никто не засек Дальнюю над Афганистаном».

Подготовили полчок, подсадили поближе, снарядили под завязку крупными бомбами и всех разом пустили. Ночь выпала мрачная, темная, а сама цель утопала в густых облаках.

Автоматика сработала без ошибок. Плотность бомбового удара по сравнительно небольшой площади не оставляла гарнизону ни малейших надежд на выживание. Он затих и больше себя никак не проявлял. Но эпизод прошел молча, никто не знал действительных результатов удара. Со временем, когда стало известно об отлично налаженной в стане моджахедов агентурной разведке (не в пример нашей), закралось сомнение, а не убрались ли они загодя, оставив нам опустошенное плато?

Под знаком радикальных перемен Штаб ДА идет на распил. На пике небывалой силы. Новое время

На излете семидесятых годов была запущена, сначала потихоньку, а затем с набором оборотов, еще одна крупная и болезненная пертурбация, которую вместе с другими пришлось пережить и Дальней авиации.

«Молодой» министр обороны Д. Ф. Устинов вскоре после своего восшествия нежданно-негаданно затеял в войсках крупную организационную перестройку. Уж кто-кто, а его недавний, теперь уже покойный предшественник А. А. Гречко и тогдашний Генеральный штаб очень чутко улавливали малейшие перекосы в организационной структуре, если они исподволь обозначались под влиянием каких-то объективных обстоятельств – то ли появления нового вида оружия или, скажем, изменения взглядов на формы вооруженной борьбы, – и немедленно реагировали на них, так сказать, тонкой регулировкой. Не менее чутки в этом деле были и главкомы. И вдруг – решительная перетасовка. Конечно, сам Дмитрий Федорович, человек всесильный, но в военной области, мягко говоря, неискушенный, был, надо думать, весьма далек от реформаторских заносов. Зато его ближайшее окружение, такие же недавние назначенцы, прямо-таки горели радикальными идеями и, обретя высочайшую поддержку, а в сущности, свободу действий, не были стеснены ни масштабами их развития, ни средствами.

Есть странная манера у некоей разновидности профессиональных руководителей – любое дело начинать с разрушительных акций всего наработанного их предшественниками, не очень заботясь о реальных последствиях своих прожектов. Перестроечная инициатива, вспыхнувшая под флагом министра, в высших кругах руководящего состава видов Вооруженных Сил поддержки не получила. Последовало давление. Ему навстречу – глухая оборона. Те, кто выступил открыто, были смещены. Среди них – главком ПВО. В ВВС такая судьба постигла начальника Главного штаба, после чего наш главком в последнем споре с кем-то из несокрушимых произнес в трубку раздраженно и зло: «Делайте что хотите». В Главный штаб пришел новый начальник. Человек Генштаба! Теперь дела пошли как по маслу.

Крутая волна ломки и преображений крупно захватила и

Дальнюю авиацию. В те годы ее компактная и мобильная, хорошо отлаженная организация не давала ни малейшего повода для каких-либо перетасовок. Но наши воззрения на этот счет не только никого не интересовали, но пресекались в самих попытках их произнести. Если бы только это!

На затеянной по такому поводу целой серии командно-штабных учений нам была предоставлена возможность «убедительно» доказать вопреки собственным взглядам достоинства и преимущества грядущих штатных перемен. В новой игровой роли я, помнится, на тех учениях не преуспел. Все шло по навязанному замыслу, и свернуть было некуда. Да и рискованно. Это как на конвое – шаг влево, шаг вправо…

Напоследок включился главный механизм – исполнительный. Теперь уже исказилась не только структура всей группировки дальних бомбардировщиков, но бесследно испарились управление и штаб Дальней авиации, а главное, нарушилась система боевого управления, связи и связей, заметно пошатнулась боеготовность. В передрягу вверглась немалая доля генералов и офицеров, сначала строевых соединений, а затем и штаба Дальней авиации. Кто-то, не дрогнув от расставания с Москвой, ушел на открытые вакансии в войска, другая часть, не видя лучших перспектив, на исходе служебно-возрастного ресурса сплыла в запас, были и те, кого разобрали по высшим штабам. Но самая крупная группа, заметно просев в должностных категориях, тяжело и грустно рассасывалась в новых структурных образованиях.

Собранный, крепко сколоченный дружный коллектив опытнейших авиационных офицеров – профессионалов высокого класса – вдруг распался, пошел в распыл, образовав мощный вакуум в единой системе управления главной ударной силой ВВС – Дальней авиацией.

Организационная перестройка в масштабах Вооруженных Сил обошлась государству немалыми расходами – миллиардными! Пусть бы и так. Но новая структура никак не приживалась. С каждым годом все больше и острее обрисовывалась ее абсурдность, не клеилось управление, а значит, и все остальное. Что дальше? Из тупика обычно пятятся назад. И спустя 5 или 6 лет, когда Дмитрий Федорович тоже успел уйти в мир иной (державные мужи того времени народу служили до упора), а к руководству пришел обновленный состав, все нововведения были постепенно размыты, а организационные сдвижки возвращены в исходное положение. Не беззатратно, конечно. Примерно по тем же тарифам.

Возродилось и управление Дальней авиации со штабом. Из

старой гвардии туда почти никто не вернулся. На их места пришли новые командиры и начальники, молодые, образованные, уверенные в себе – «акселераты»! В отличие от своих предшественников, трубивших на ключевых командирских позициях по 6–8 лет, их наследные питомцы, имея за плечами высшие военные училища и полный курс одной, а то и двух академий, каждую строевую ступеньку преодолевали за два-три года. Им предстояло не только найти «концы» прошлого, чтоб тянуть их дальше, но многое начинать заново.

Хоть и обрела моя Дальняя (так и не освободясь от постигших ее деформаций) некий подобающий ей облик, возрожденная она уже была не для меня. Весь этот промежуток времени, пока дальние бомбардировщики впервые в своей жизни пребывали без собственного управления и штаба, я работал заместителем главнокомандующего ВВС.

Шли восьмидесятые, еще не перестроечные годы. На новом месте, как и следовало ожидать, мне сразу пришлось принять «под свою руку» председательство в доброй дюжине всевозможных комиссий – кратковременных и постоянных, межведомственных и государственных. За редким исключением все они дублировали служебные функции вполне ответственных должностных лиц с их службами и ведомствами и мало чем могли быть полезны для дела независимо от стараний. Но такова была логика управления деловыми сферами, каждая из которых могла оказаться не в меру предрасположенной ко всевозможным срывам и необязательности.

Строго говоря, комиссии представляли собою некие «механизмы нажимного действия» с системой «коммуникаций» и «встроенными» функциями периодического контроля. Однако в этой довольно пресной неизбежности не все позиции выглядели так уж тускло и беспросветно. Все, что касалось создания новой боевой техники, модернизации уже состоявшей на вооружении или развития средств взлетно-посадочных и навигационных систем, над этим работа в комиссиях шла с полной нагрузкой, иногда в спорах, в противоборстве с «инакомыслящими», но увлекала своим творческим, созидательным характером и была далеко не бесплодной.

Но до чего же занудны и убоги по своей нравственной сути и потому предельно неприятны бывали спускавшиеся «сверху», чаще всего из главпуровского поднебесья, разного рода задания по организации социалистических соревнований – то за достижение каких-то там высоких показателей (своей инициативой исходящих будто бы от идейного вдохновения «народа, снизу»), а то еще, бывало, за передовую казарму или

образцовый гарнизон…

Я испытывал чувство стыда и неловкости, занимаясь этим бестолковым и глупым делом, обобщая какие-то сведения и разлетывая с комиссиями по аэродромам в поисках доблестных передовиков, чтоб восславить их затем в укор «нерадивым» в приказах главнокомандующего.

Да куда ж деваться, если вся организация и «повседневное руководство», как сказано в уставе, социалистическим соревнованием были возложены именно на строевых командиров! А контроль шел аж с самого верха – с заседаниями военных советов и даже коллегии!

Что там уставы и наставления! Социалистические обязательства – вот главный реагент динамики армейской жизни! Тут, согласно поданным «декларациям», обязавшимся полагалось не просто толково и по-доброму работать, а непременно «бороться и добиваться».

Конечно, вся эта морока наводила на людей со здоровой психикой тоску и уныние и разве что доставляла некую утеху наиболее ортодоксальной части политсостава, коим по долгу службы полагалось поддерживать в войсках «на должном уровне» эйфорию энтузиазма, побед и достижений.

Что же, авиационные командиры были лишены чувства состязательности? Да ничуть не бывало! И друга-аса превзойти в летном мастерстве и обойти соседа в боевом применении – это всегда было в крови наших летчиков-командиров. Им не чужд был и азарт! Но когда здоровые порывы души облекались в навязанные со стороны нелепые формы громогласных с вызовом обязательств, как тут не почувствовать себя пошлым фанфароном.

Уже не раз в высших военных кругах подступали к этому деликатному вопросу: оправдана ли в армейских условиях культивация соцсоревнования? Но Главпур был несокрушим.

Первой и самой важной внутренней задачей я ставил перед собою, не разбрасываясь пошире, одну, хотя и очень обобщенную: сколько было в моих силах, помогать главкому в его необъятных делах. Да так, по сути, при первой встрече в новом качестве определил мои обязанности и сам главком, и для начала, чтоб с ходу окунуть в дело, направил со спешным заданием в незнакомое, еще формировавшееся воздушное объединение.

Хоть и был он человеком настроения, и в этом состояла главная, но не единственная сложность его натуры, я понимал, командиров, как и родню, не выбирают. «Линию» Павел Степанович вел жестко. Властью распорядиться умел сполна. Требовал к себе абсолютного подчинения и еще больше – почитания, подгребая под свою властную силу всю деловую и

нравственную энергию тех, с кем работал.

Не всем бесследно сходил главкомовский нрав. Кто-то невольно впадал в грех раболепия, другие, замыкаясь в себе, слегка ему подыгрывали. Рядом с ним с достоинством могли держаться немногие. Да и Павел Степанович в коридорах высшей власти преображался разительно – был учтив, деликатен… Такова уж природа «менталитета» немалой части советских руководителей, взращенных на принципах «демократического централизма».

Но работал главком – без преувеличения – с запредельным напряжением, не чуя ни времени суток, ни бремени лет. Рядом с ним «тише» работать было нельзя. Наши окна светились до самой ночи. Дело мы знали и главкома не подводили.

Кажется, не было дня, когда бы он под эскортом своих вооруженцев не мчал к промышленникам – в министерства, НИИ, КБ, на заводы – спасать создаваемую технику от очередных посягательств на заданные летные и боевые характеристики или согласовывать какие-то новые требования.

Ему удалось не только сквитать последствия хрущевских разорений, но и расчистить пути для возрождения боевой авиации в новом качестве.

Именно в его, Кутахова, «эпоху» советские ВВС, как было общепризнано, вошли в небывалую силу, а уж по количественному составу – и того более. Главную часть занимала, конечно же, истребительная авиация. Ради ее бесконечного умножения даже дальних бомбардировщиков, в поисках так называемой численности, не раз корнали по-крупному.

Немало времени просиживал главком и за оперативными картами. Не один, конечно. Угрозу войны мы воспринимали как вполне реальное дело. И «противников» знали почти в лицо – по именам и фамилиям. То ли натовцы не скрывали свои оперативные планы, то ли наши там были «своими», но в их замыслах мы не путались, зная этот предмет в подробностях, как, надо полагать, и они не сидели в неведении.

«Боевые действия» Павел Степанович неизменно начинал с короткого периода отражения налетов авиации противника и почти без паузы переходил к проведению операции по завоеванию господства в воздухе. Как он мыслил сконцентрировать в своих руках авиацию, оставалось загадкой…

В ту пору воздушные армии фронтовой авиации снова были изъяты из подчинения главкому ВВС. Превращенные устиновской «перестройкой» в ВВС военных округов, эти, уже не раз возникавшие структуры относились к главкомовской компетенции лишь в делах методики летного обучения,

комплектования кадрами и боевой техникой. Теперь командующие войсками округов (фронтов, если дело дойдет до войны) так легко не выпустят из своих рук непосредственно подчиненную им авиацию для проведения каких-то там воздушных операций. Она будет висеть и висеть над полем боя, прикрывая и поддерживая сражающиеся войска. Успеха в том, при господстве авиации противника, будет совсем не много, особенно в балансе потерь, а надеяться на какие-то перемены в характере применения своих ВВС тоже не приходится. Это как раз тот случай, когда организационная структура предопределяет характер боевого применения войск.

Старая, еще с довоенных времен хроническая болезнь недооценки фактора господства в воздухе, как и принципа сосредоточения сил на главной задаче, оказалась переходчивой и крепко поражала немалую часть нового поколения потенциальных полководцев.

Правда, для проведения крупных воздушных операций есть воля Верховного главнокомандующего. Но удастся ли более или менее эффективно объединить разрозненные силы авиации в управляемое целое под единым руководством?

Однажды, во время командно-штабных учений в Прибалтике, вижу и не верю глазам: штаб «фронта», планируя артподготовку, уверенно оперирует странной таблицей соотношений ударных возможностей артиллерийских систем и… авиационных комплексов. Там, где, по расчетам, на километр фронта не хватает пушек, их запросто выбирая по таблицам и не прибегая «к услугам» командующего ВВС фронта, восполняют самолеты.

– Откуда у вас эта шпаргалка? – спрашиваю.

– А из Академии Генштаба прислали.

Позже звоню начальнику кафедры авиации:

– Александр Петрович, это правда?

– А что я могу сделать? Приказали…

В общем, что самолет, что пушка – какая разница? Любят, ох как любят сухопутные командиры управлять и командовать авиацией.

Как в провалах памяти исчезли забытыми те жуткие дни сорок первого года, после которых весной и летом следующего Ставке пришлось прямо в ходе войны, чтоб развязать авиации руки, превращать ВВС фронтов в воздушные армии.

Пока же «вечный вопрос» еще раз был подвешен. Каждый играл по своим нотам, не слыша другого. До новых потрясений, конечно.

Игры шли не только на картах. Оружие гремело и по ту, и по эту сторону границ стран социалистического лагеря.

Концентрация войск, случалось, достигала «критической массы». «А может, то не учение?» – думалось иной раз, «заглядывая» через «забор». Ведь каждое учебное решение на отражение агрессии наши командующие непременно начинали со слов: «Противник, под видом учений…» Иди знай, какое из этих бесконечных «под видом» окажется роковым.

Но «нагнетатели» с обеих сторон хотя и неистовствовали, в крайности пока не бросались.

Втягивались в эти игры и воздушные силы стран Варшавского Договора. Но как неохотно они вступали в них! Панически боялись применения средств радиопротиводействия, всячески избегали каких-либо сложных маневров над их городами, а уж хотя бы чуть-чуть ограничить режим полетов гражданского флота или немного пошире поступиться воздушным пространством – тут переговорные процессы редко достигали «консенсуса».

Более смелой была, пожалуй, Болгария да еще демократическая Германия. А с Румынией лучше не связываться. Зато с большой охотой наши «братья по оружию», оберегая свои страны от лишних хлопот и мороки, соглашались отыгрывать свою роль… над территорией Советского Союза.

Да если взглянуть пошире, наши «друзья по социалистической судьбе» развитием национальных сил обороны были не так уж и озабочены, вполне довольствуясь достигнутым с нашей помощью и на лишние военные расходы не особенно тратясь.

Хорошо осознавая, что их военная неприкосновенность в руках Советского Союза, они тем не менее, как нетрудно было заметить, тяготились этой «заботой» и хотели как-то избавиться от «дружеских объятий» могучего соседа, чтобы почувствовать себя, наконец, и свободнее, и более безопаснее.

Когда после смерти Брежнева вслед за ним ушли дуплетом еще два генсека, на политическом небосклоне вдруг просквозил непривычно свежий ветерок. Зазвучало новое слово «перестройка». Партийные комитеты, ловкие на всякого рода почины и начинания, подхватили его с великим энтузиазмом, мгновенно и привычно превратив всю суть Апрельского пленума в очередное мероприятие. Секретари сели за планы, развернули разъяснительную работу, созывают собрания и активы.

Знали бы они, чем все это обернется и куда покатится! Но этого не знал никто. Даже новый генсек!

Командиры и политработники ВВС, раздумывая над необычной оказией, поначалу растерялись, какие там перестройки могут быть у нас в ВВС? Но сидеть сложа руки тоже

вроде бы негоже. «Довести до сознания» – это дело, но… звучит уж очень непредметно. Надо что-то придумать.

Нашлись чудаки на стороне – в министерской службе безопасности полетов. Те решили, что перестройку лучше всего обозначить изменением организационно-штатной структуры. Скажем, оставить в эскадрильях только летный состав, а остальных отделить от летчиков и свести в отдельные технические подразделения. На эту выдумку даже в Главпуре клюнули, все-таки конкретное воплощение идеи перестройки. Боевая подготовка и инженерная служба восстали, но их осадили, обвинив в косности и непонимании требований партии. Нажим нарастал. Отбиться не удалось. Для начала провели эксперимент, стали ломать по живому. Боль оказалась шоковой и неутихающей. Спустя небольшой срок пришлось отступить.

Меньше чем через год после пленума в управлении ВВС состоялось собрание партийного актива с повесткой дня: «О дальнейшем углублении перестройки и задачах… в свете…» и т. д. Что не было у нас никаких ее существенных признаков, это никого не смущало. Ораторы «рубали», как и встарь, не обращая внимания на суть вопроса. За столом президиума с неподвижным лицом, исполненным чувства собственного достоинства, восседал только что появившийся в ЦК молоденький петушок – инструктор отдела административных органов, курировавших ВВС. Своим присутствием он как бы осенял именем ЦК «правильности линии». Ни актив его ничем не смутил, ни он его. Все, как всегда. Как многие-многие годы прежде. Партийная жизнь, казалось, бесшумно скользила все в тех же привычных берегах, не предвещая грядущих потрясений.

А между тем сквозь старые шлюзы родимого строя с нарастающим гулом прорывалась другая эпоха, и вернуть ее в прежнее русло теперь уже никому не удастся.

Клонился к исходу 1986 год. Тем же летом тихо «щелкнули» мои 50 лет в военной авиации. Это был трудный и тревожный, но прекрасный и неповторимый мир всей моей жизни. Пора уходить. Более горьких минут я не помню. Шло новое время. О нем расскажут другие, новые люди.

1987–1991